PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

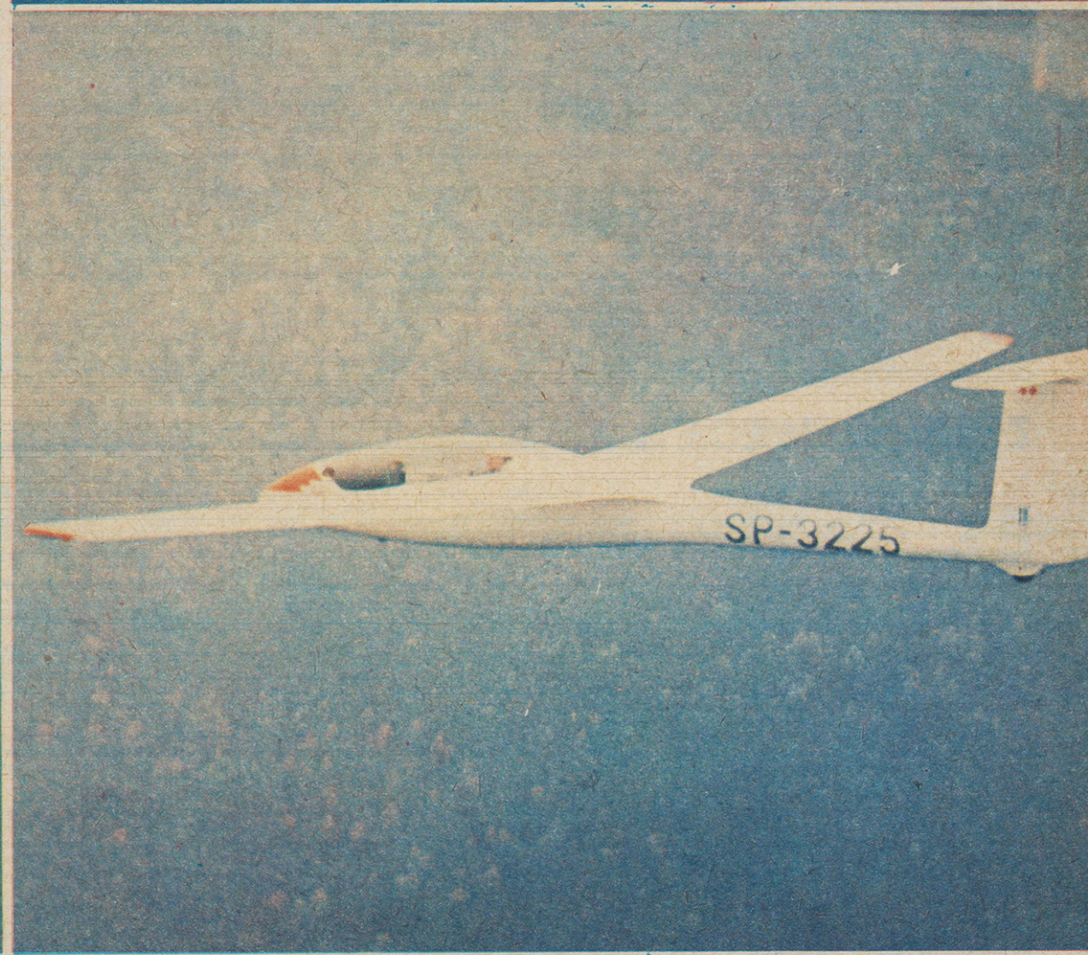
14

SKRZYDLATA POLSKA

● (1949) ● 1989–04–02 CENA 100 zł

NAJEMNICY

str. 8 - 9



KLASYFIKUJEMY SZYBOWNIKÓW

Polskie szybowce: Jantar 2B, Puchacz i Junior.

Zdjęcia: Lech Zielaskowski

STR. 4-5

Z LOTU PO KRAJU

FUNDACJA LOTNICZA IM. ŻWIRKI I WIGURY

15 marca br. na spotkaniu członków-założycieli Fundacji Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Warszawie postanowiono przyjąć projekt statutu fundacji i wystąpić do właściwych organów administracji państwowej z wnioskiem o wpisanie fundacji do rejestru. Celem fundacji jest pomoc w rozwoju polskiego lotnictwa sportowego.

Uczestnicy spotkania powołali Radę Fundacji im. Żwirki i Wigury. Przewodniczącym Rady wybrano gen. bryg. w st. spocz. pilota **Stanisława Skalskiego**, zastępcą przewodniczącego został gen. dyw. w st. spocz. pilot **Jan Frey-Bielecki, sekretarzem** — płk w st. spocz. **Witold Łokuciewski.** Jednocześnie powołano tymczasowy Zarząd Fundacji im. Żwirki i Wigury. Prezesem został płk dypl. w st. spocz. pilot **Edward Głąb**, wiceprezesem — płk w st. spocz. pilot **Zdzisław Wincentak**, sekretarzem — płk w st. spocz. nawig. **Stefan Popek**, — skarbnikiem — mjr w st. spocz. nawig. inż. **Ignacy Krikszer.**

Zarząd zobowiązano do opracowania regulaminu pracy zarządu, opracowania programu działania fundacji i przedstawieniu go radzie do zatwierdzenia oraz załatwienia formalności rejestracji Fundacji Lotniczej im. Żwirki i Wigury.

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

16 marca 1989 odbyło się plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W toku obrad członkowie ZG zaaprobowali działalność stowarzyszenia w 1988 i zatwierdzili: bilans APRL za rok ubiegły, wytyczne do działalności w 1989, nowe wysokości składek członkowskich w Aeroklubie PRL, kandydatury przedstawicieli APRL do władz i organów FAI oraz nowy regulamin oceniania aeroklubów regionalnych.

Zarząd Główny zaakceptował analizę bezpieczeństwa lotniczego w 1988 i zamierzenia w tej dziedzinie w 1989 oraz przyjął do wiadomości informacje: o powołaniu Zespołu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL do spraw struktur osobowych, o zatrudnieniu i płacach pracowników jednostek organizacyjnych, w tym kadry kierowniczej APRL, o stanie ilościowym sprzętu lotniczego i jego przygotowaniu do tegorocznego sezonu, a także o możliwościach naprawy tego sprzętu w 1989.

W toku obrad plenum Zarządu Głównego dokonało wyboru nowego sekretarza generalnego Aeroklubu PRL. W wyniku tajnego głosowania wybrano na to stanowisko płk. dypl. pil. **Henryka Boronia**, dotychczasowego kierownika Aeroklubu Krakowskiego. Urodził się on w 1935, w Wojsku Polskim służy od 1953. Jest absolwentem Oficerskiej Szkoły Lotniczej (1959) i Akademii Sztabu Generalnego (1973). Członek PZPR. Ma wojskową klasę mistrzowską i licencję pilota zawodowego. Z lotnictwem sportowym związany jest od wielu lat. Był członkiem zarządu Aeroklubu Krakowskiego, członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, członkiem i przewodniczącym komisji specjalnościowych.

SEMINARIUM SIMP

W Domu Technika NOT w Warszawie odbyło się 16 marca br. seminarium nt. „Działalność polskich inżynierów lotniczych poza granicami kraju po drugiej wojnie światowej". Organizatorem była Sekcja Lotnicza Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP). Seminarium przewodniczył mgr inż. **Tadeusz Królikiewicz.** Referat o inżynierach płatowcowych i silnikowych wygłosił mgr inż. **Andrzej Glass**, zaś referat o inżynierach śmigłowcowych — mgr inż. **Ryszard Witkowski.** Następnie głos zabierali uczestnicy seminarium, wnosząc liczne uzupełnienia, sprostowania i uwagi do wygłoszonych referatów. Wiele nowych informacji wniósł m.in. prof. **Bronisław Żurakowski.** Przede wszystkim ustalono listę kilkudziesięciu nazwisk polskich twórców techniki, działających po wojnie w lotnictwie we Francji, Anglii, USA, Kanadzie, Turcji, Izraelu i RFN, spośród których wielu żyje do dziś. Większość z nich pozostała na obczyźnie po tułaczce wojennej, jednak daje się zauważyć niepokojące zjawisko emigrowania zdolnych inżynierów lotniczych i pilotów także dziś, przy czym niektórzy z nich wnoszą dający się zauważyć wkład w rozwój światowej techniki lotniczej. Rodzime lotnictwo, jak się zdaje, już ich utraciło. Jakkolwiek nie było to tematem seminarium, mówiono też o przyczynach takiego stanu rzeczy — zarówno we wczesnych latach powojennych, jak i dziś.

Jednym z celów seminarium jest nawiązanie kontaktu z żyjącymi twórcami lotniczymi na obczyźnie, dla potwierdzenia i uzupełnienia faktografiki, a także w celu zaproszenia ich na zjazd, organizowany w tym roku przez Towarzystwo „Polonia". Uczestnicy seminarium mogli wzbogacić swą wiedzę o wiele interesujących faktów — m.in. wiele miejsca poświęcono postaci Franka Nicolasa Piaseckiego (twórcy tzw. „polskiej szkoły śmigłowcowej" w USA), nieżyjącego inż. Szydłowskiego (twórcy francuskiej firmy silnikowej Turbomeca i izraelskiej Bet-Semesh), prof. Mieczysława Bekkera (m.in. twórcy księżycowego jeepa, z którego korzystali amerykańscy astronauci w wyprawie Apollo) i innym.

KRAKÓW — NAJLEPSZY

W Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL dokonano oceny działalności społeczno-wychowawczej aeroklubów regionalnych w 1988. Ocenie podlegały: liczba spotkań z uczniami szkół średnich regionu w celu zainteresowania ich podjęciem nauki w WOSL i służbą zawodową w lotnictwie wojskowym, liczba kandydatów skierowanych na badania lotniczo-lekarskie do Dęblina, liczba osób skierowanych z aeroklubu i przyjęta do WOSL. Jedną z głównych pozycji podlegających ocenie była całoroczna działalność polityczna i wychowawcza w aeroklubie. Sklasyfikowano 44 jednostki. 1. miejsce z liczbą 400 punktów zdobył Aeroklub Krakowski, 2. A. Lubelski (380 pkt.), 3. A. Grudziądzki (375 pkt.), 4. A. Białostocki (369 pkt.), 5. A. Wrocławski (352 pkt.), 6. A. Kielecki (345 pkt.), 7. A. Warszawski (333 pkt.), 8. A. Orląt (320 pkt.), 9. A. Pomorski (317 pkt.), 10. A. Suwalski (310 pkt.). Ostatnie miejsce (43—44) z liczbą po 100 punktów zajęły aeroklubu Częstochowski i Mielecki.

J-5 MARCO DLA BIELSKICH UCZNIÓW

Przedsiębiorstwo Polonijno-Zagraniczne Alpha z Krakowa przekazało jeden komplet laminatowych skorup i elementów do montażu samolotu J-5 Marco, własnej produkcji, do Zespołu Szkół Zawodowych BFMW Befama w Bielsku-Białej. Montaż samolotu jest przedmiotem pracy dyplomowej kilku uczniów piątej (maturalnej) klasy Technikum Budowy Płatowców, należącego do tego zespołu szkół. Opiekunem uczniów i inicjatorem przedsięwzięcia jest pil. dośw. I kl. mgr inż. **January Roman.** Problemem jest jednak zdobycie silnika dla tego samolotu (KFM 107 Maxi ER o mocy 18,4 kW). Uczniowie bielskiego Technikum Budowy Płatowców apelują więc o pomoc w uzyskaniu takiego silnika, a dokładniej — poszukują sponsora, który sfinansowałby jego zakup.

NOWE WYSOKOŚCI SKŁADEK W AEROKLUBIE PRL

Zarząd Główny Aeroklubu PRL zatwierdził 16 marca br. nowe wysokości składek miesięcznych w stowarzyszeniu. I tak: modelarze zrzeszeni w kołach lotniczych będą płacić 50 złotych miesięcznie (dotychczas 5 zł), modelarze zrzeszeni w sekcjach — 100 zł (10 zł), lotniarze — 300 zł (20 zł). Członkowie zwyczajni, w tym młodzież niepracująca zawodowo — 400 zł (50 zł), a osoby pracujące — 1 000 zł (100 zł). Dla działaczy i członków władz społecznych, często wspierających Aeroklub PRL środkami materialnymi i pieniężnymi, ustalono symboliczną składkę w wysokości 50 zł miesięcznie.

W SKRÓCIE

● Trzecie miejsce w finałach wojewódzkiego konkursu w Warszawie o „Złoty czepek" zdobyła pielęgniarka Barbara Olczyk z Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej.

● Litewski klub balonowy ANTIS w Wilnie, w rewanżu za usługi szkoleniowe wyświadczone na Litwie na rzecz tego klubu przez polski zespół balonowy, przekazał 2 marca br. Aeroklubowi PRL telewizor kolorowy Rubin C-281.

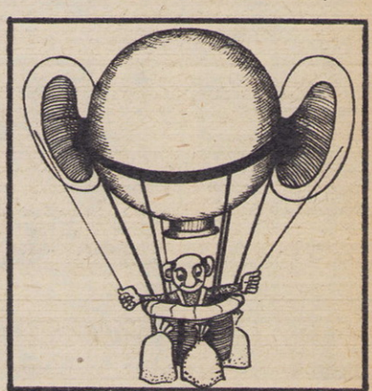
ZMARLI

11 marca 1989, w wieku 63 lat, **ZYGMUNT DANYŁOW**, płk w st. spocz. pil., kombatant II wojny światowej, zasłużony pilot wojskowy, powietrzny milioner, odznaczony Krzyżamu — Komandorskim, Oficerskim, Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz innymi. Pochowany 16 marca 1989, na cmentarzu Komunalnym Powązkowskim w Warszawie.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- TECHNICY PŁATOWCOWI
- JABŁONIE NA MARSIE?
- 40 000 SZYLINGÓW
- LOT W KATOWICACH
- SIÓDEMKA Z WARSZAWY
- WSPOMNIENIE O TADEUSZU ŚLIWAKU
- BURAN
- LOTNIE — BEZPIECZEŃSTWO HOLOWANIA

Rys. J. Kuzka (2)



Z LOTU PO ŚWIECIE

● **WIELKA BRYTANIA.** Podano oficjalnie, że przyczyną katastrofy samolotu Pan Am B.747 nad Szkocją w grudniu ub. r. była bomba wniesiona na pokład samolotu w przenośnym radiomagnetofonie.

● **HOLANDIA.** Firma Maxim Airlines w Amsterdamie wyspecjalizowała się w remontach samolotów Cessna typu 152, 172 i 182RG. Dostarczane maszyny przeżywają w firmie swą drugą a nawet trzecią młodość, wychodząc z warsztatów po remontach jak nowe.

● **FRANCJA.** Aerospatiale sprzedało Wenezueli za 500 mln franków osiem śmigłowców Super Puma.

● **USA.** Zakłady Boeing Helicopters otrzymały zlecenie na modernizacje i przezbrojenie śmigłowców transportowych Chinook US Army na CH-47D-Standard. Program, o wartości 713 mln dolarów, obejmuje modernizację 472 maszyn i będzie realizowany w zakładach w Filadelfii.

● **FRANCJA.** Instytut Polemologii (IFP) przygotował studium na temat porwań samolotów. Wynika z niego, że pierwszego porwania dokonano w lutym 1931 w Peru. Od tego czasu do końca 1988 uprowadzono 805 samolotów. Najwięcej w USA i Kanadzie — 37,61 proc., a następnie w Ameryce Łacińskiej — 17,33 proc. i w Europie Zachodniej — 12,45 proc.

● **PORTUGALIA.** Ministerstwo Robót Publicznych i Komunikacji podało 13 marca, że katastrofa samolotu Boeing 707, który rozbił się o górę na Azorach, pociągając za sobą śmierć 145 osób, była wynikiem nieporozumienia między załogą samolotu a wieżą kontroli ruchu lotniczego. Z noty przysłanej do ICAO wynika, że nastąpiło tzw. nałożenie na siebie komunikatów przekazywanych przez radio, co uniemożliwiło załodze usłyszenie kontrolera ruchu lotniczego z wyspy Santa Maria, który prosił załogę o ponowne nawiązanie łączności. To nałożenie się komunikatów radiowych, jak wynika z noty, spowodowało kontrolerom w usłyszeniu informacji załogi o tym, że samolot miał zejść na niższy poziom. Ministerstwo wykluczyło sabotaż czy inne działania przestępcze.

● **HISZPANIA.** 14 marca w odległości ok. 42 km na południe od miasta Cuenca zderzyły się podczas lotu ćwiczebnego dwa amerykańskie samoloty wojskowe F-16 z bazy w Torrejon. Pilot jednego z nich poniósł śmierć, drugi pilot doznał obrażeń.

● **ZSRR.** Aeroflot przewiózł w ub.r. 124 mln pasażerów, o 5 mln więcej w stosunku do 1987; w tymże roku przewieziono 3,3 mln ton ładunków i poczty.

● **SZWECJA.** Rzecznik sił powietrznych podał, że podczas lotu ćwiczebnego za kołem polarnym w niesprzyjających warunkach atmosferycznych, przy bardzo ograniczonej widoczności, nastąpiła 16 marca katastrofa samolotu bojowego SK-60. Dwóch pilotów poniosło śmierć.

● **USA.** Izba Reprezentantów Kongresu przyjęła ustawę o zakończeniu strajku personelu technicznego linii lotniczych Eastern Airlines i rozpoczęcia rozmów na temat warunków pracy. Ustawa stwierdza, iż strajk grozi katastrofą finansową Eastern Airlines oraz przegraną związku, jeżeli obie strony nie pójdą na znaczny kompromis.

● **ZIMBABWE.** Stewardesy linii lotniczych Air Zimbabwe odznaczają się na ogół dość obfitymi kształtami, co powodowało często uskarżanie się pasażerów na dorodne ale tęgie stewardesy, że podczas wykonywania swych prac na pokładach samolotów nie mieściły się częściowo w przejściach między fotelami i potrącały nieustannie pasażerów. W związku z tym dyrekcja Air Zimbabwe zażądała od swych podniebnych gospodyń, aby w ciągu najbliższych sześciu miesięcy straciły na masie co najmniej po 10 kg.

● **KOREA POŁUDNIOWA.** Linie lotnicze Korean Air uruchomiły bezpośrednie połączenie lotnicze z Seulu do Amsterdamu.

● **FRANCJA.** Port lotniczy Blagnac w Tuluzie odprawił w ub. r. 2,75 mln pasażerów (o 9,2 proc. więcej w stosunku do 1987) i 21 516 ton ładunków (o 29,1 proc. więcej w stosunku do 1987).

● **KANADA.** Linie lotnicze Air Canada zamówiły trzy samoloty B.747-400, a na cztery tego typu samoloty złożyły opcje.

● **SZWAJCARIA.** Linie lotnicze Swissair przewiozły w ub. r. 8,1 mln pasażerów i 267 000 ton ładunków, odpowiednio o 3 i 4 proc. więcej w stosunku do 1987. W tym okresie przewoźnik otworzył trzy nowe połączenia: do Lyonu, Lublany i Izmiru.

● **SZWECJA.** Postanowiono kontynuować program prób z naddźwiękowym samolotem bojowym JAS 39 Grippen, mimo katastrofy pierwszego prototypu tego samolotu, jaka wydarzyła się 2 lutego br. w trakcie próbnego lotu. Raport komisji badającej przyczyny katastrofy przypisuje je głównie temu, że system sterowniczy jest nieodpowiedni dla tego typu samolotów, bardzo podatnych na prędkość wiatru na małych wysokościach. Wypadek nastąpił właśnie podczas lądowania. Grupa przemysłowa IG JAS, w skład której wchodzi koncern lotniczy SAAB i samochodowy VOLVO, postanowiła zmodyfikować program rozwoju produkcji Grippen. Drugi prototyp JAS 39-2 będzie mógł odbyć pierwszy lot prawdopodobnie pod koniec bieżącego roku. Przewiduje się, że dostawa pierwszej serii tych samolotów dla lotnictwa wojskowego Szwecji mogłaby nastąpić w 1993.

● **USA.** Czasopismo lotnicze „Aviation Week and Space Technology" podało, że amerykańscy konstruktorzy i naukowcy prowadzą intensywne studia nad konstrukcją samolotu hipersonicznego. Ma on startować jak klasyczny samolot pasażerski, wznosić się z dużą prędkością na wysokość 45 000 m, na której przelot ma być kontynuowany z prędkością 2 500 — 3 000 km/h; w końcowej fazie lotu ma wejść ponownie w ziemską atmosferę i lądować tak jak inne samoloty na pasie startowym. Przykładowo wymienia się, że przelot samolotu hipersonicznego z Nowego Jorku do Tokio ma trwać około trzech godzin. Rząd amerykański ma nadzieję, że pierwszy lot prototypu samolotu hipersonicznego będzie się mógł odbyć w 1993, przeciwnicy tej niezwykle kosztownej maszyny twierdzą natomiast, że termin ten jest nierealny. Panuje jednak ogólna zgoda co do tezy, iż prototyp samolotu hipersonicznego odbędzie swój pierwszy lot jeszcze przed końcem obecnego stulecia. „Aviation Week and Space Technology" podaje również, iż konstruktorzy i uczeni USA, Francji, W. Brytanii i Japonii, prowadzący dotychczas oddzielne badania nad tym samolotem, prawdopodobnie połączą swoje wysiłki, dzięki czemu samolot hipersoniczny powstanie wcześniej.

● **AFRYKA WSCHODNIA.** Narodowi przewoźnicy Tanzanii, Ugandy i Zambii zamierzają zorganizować wspólnie wschodnioafrykańskie regionalne linie lotnicze, w których Air Tanzania mieć będzie 53 proc. udziału, Uganda Airlines — 22 proc., a Zambia Airways — 26 proc. kapitału.

CODZIENNIE JEDEN SAMOLOT

Od pewnego czasu systematycznie informujemy o stanie wykonania zadań produkcyjnych przez polski przemysł lotniczy. Pora więc na podsumowanie i refleksje natury ogólniejszej. W 1988 w zakładach Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL każdego dnia zbudowano jeden samolot, co drugi dzień — śmigłowiec, a co piąty dzień — szybowiec. Niezależnie od produkcji sprzętu lotniczego, zakłady wytwarzały również inne wyroby, na przykład silniki wysokoprężne.

Łącznie w 1988 osiągnięto ze sprzedaży produkcji sumę 375 miliardów złotych. Odpowiada to wykonaniu planu przez wszystkie przedsiębiorstwa średnio w 108,9 proc. Z nadwyżką zrealizowano też planowane dostawy eksportowe: ze sprzedaży m.in. 367 samolotów, 154 śmigłowców i 66 szybowców do I obszaru płatniczego uzyskano 620,6 miliona rubli, a do II obszaru — 73,5 miliona dolarów. (W strefie wolnodewizowej wzrost eksportu w 1988 w stosunku do roku poprzedniego wyniósł 29 proc.!) Czy jest to dużo, czy mało? Dla porównania podam, że w 1988 — według danych orientacyjnych — polski eksport środków transportu wodnego, remonty statków dla zagranicy oraz wyposażenie taboru wodnego przyniosły łącznie krajowi 143 miliony rubli i 106 milionów dolarów. A tak chwaliliśmy się niegdyś mocną pozycją eksportową polskiego przemysłu stoczniowego...

Przytoczone powyżej liczby, dotyczące wartości eksportu Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL w 1988, obejmują całość dostaw zagranicznych realizowanych nie tylko przez Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego PEZETEL, ale również przez inne centrale handlu zagranicznego. Zwiększenie w ub.r. dostaw za granicę, szczególnie na rynki wolnodewizowe, dowodzi skutecznej realizacji polityki proeksportowej przemysłu lotniczego, tak potrzebnej polskiej gospodarce.

Przemysł lotniczy jest w naszym kraju pod wieloma względami zjawiskiem nietypowym. Każdego roku są systematycznie wykonywane plany produkcyjne. A ponadto w najtrudniejszych dla polskiej gospodarki latach 1980—1982 nie nastąpił w nim spadek produkcji, ale rytmicznie poprawiano jej wskaźniki. Nie ma jednak tego dobrego, co by na... gorsze nie wyszło i zamiast nagrody spotkała go kara. W owych latach obowiązywała bowiem zasada korzyści ekonomicznych proporcjonalnych do wzrostu wskaźników. W innych branżach im który zakład początkowo gorzej pracował, a później wykazał jakąś poprawę, tym bardziej był faworyzowany. Rytmiczność pracy nie była wtedy w cenie. Zakłady, które wpadły w dołek, a następnie miały duże przyrosty wskaźników, były uprzywilejowane, podczas gdy fabryki pracujące systematycznie i planowo — jak w przemyśle lotniczym — poprawiały stale swoje wskaźniki, ale „tylko" po kilka procent i miały przez to gorszą bazę wyjściową. Nie było to sprawiedliwe, ale tak było.

Dobre wyniki produkcyjne przemysł lotniczy uzyskuje między innymi na drodze wzrostu wydajności pracy, której dynamika w ostatnich 6 latach wynosiła średnio 8 proc. rocznie. W 1988 wzrost ten wyniósł 15,4 proc. Oznacza to, że tę samą pracę wykonano przy mniejszym zatrudnieniu o prawie 2 tys. pracowników. Taki wynik stawia polski przemysł lotniczy w czołówce krajowej. Trzeba tu zaznaczyć, że ten wzrost wydajności pracy nie był spowodowany wyciskaniem siódmych potów z robotników, ale uzyskany dzięki postępowi technologicznemu.

Rola przemysłu lotniczego w przenoszeniu wyników postępu technicznego do innych branż przemysłowych jest szczególna. Przemysł lotniczy opracowuje nowe technologie, nieznane uprzednio w kraju, wdraża je do produkcji, prowadzi liczne próby i badania. Następnie gotowa dokumentacja — często z różnymi sekretami poznanymi w trakcie wdrażania — trafia także do innych branż. Tam na bazie doświadczeń przemysłu lotniczego uruchamia się bez specjalnych kłopotów nową produkcję. Tak było na przykład z odladzaniem oszklenia kabiny, które zostało zastosowane w kolejnictwie. Do takich technologii można również zaliczyć precyzyjne odlewanie metodą traconego wosku, odlewanie wyrobów ze stopów magnezowych, precyzyjną metodę elektrotrawienia, zastosowanie konstrukcji przekładkowych z wypełniaczem ulowym i wiele innych. W ostatnim okresie wprowadzono w przemyśle lotniczym ponad 100 nowych technologii produkcji, w tym kilkanaście unikatowych.

Pomimo powyższych przykładów transfer technologii, stosowany we wszystkich zakładach lotniczych na świecie, w Polsce nie jest jeszcze w pełni wykorzystany. Dlaczego tak się dzieje? Jest to spowodowane przede wszystkim nieodpowiednim ustawieniem wskaźników ekonomicznych. Dotychczas nie zawsze się opłacało wprowadzenie nowości, ponieważ w początkowym okresie mogło to obniżyć wielkość produkcji i nie od razu przynosi zyski. Zjawisku temu można jednak zapobiec przez odpowiednie skoordynowanie wprowadzania innowacji, gdy istnieje właściwa integracja przemysłu.

Taka integracja jest obecnie w zakładach przemysłu lotniczego. Poszczególne jego zakłady łączy sieć powiązań kooperacyjnych. Dwadzieścia jeden przedsiębiorstw produkcyjnych PZL ma ustaloną — niejednokrotnie bardzo wąską — specjalizację i kooperuje ze sobą w celu wyprodukowania wyrobu finalnego. O gęstości takich powiązań może świadczyć przykład WSK Mielec utrzymującej kontakty z kilkuset krajowymi i kilkudziesięcioma zagranicznymi fabrykami. Aby branża mogła istnieć, utrzymaniem tej więzi kooperacyjnej musi się zajmować odpowiednia komórka koordynacji produkcji. Podobna struktura organizacyjna występuje zresztą w przemyśle lotniczym za granicą. Znane firmy lotniczo-motoryzacyjne, takie jak na przykład włoski Fiat, szwedzki SAAB i zachodnioniemiecki Daimler-Benz, który dokonał fuzji z Messerschmitt-Boelkow-Blohm — mają podobną organizację. Znajduje się tam komórka sprawująca rolę koordynującą w zakresie produkcji sprzętu lotniczego.

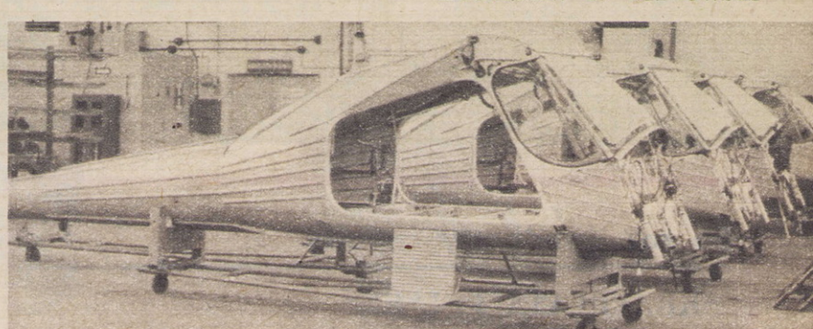
Na potrzebę istnienia takiej organizacji składają się jeszcze inne przyczyny. Należy do nich przede wszystkim znacznie szerszy niż w innych branżach zakres badań rozwojowych oraz wszelkiego rodzaju prób. Niezależnie od prób prototypowych, przy wdrażaniu nowej techniki prowadzone są próby zmęczeniowe dla każdej serii, w celu potwierdzenia założonych okresów międzynaprawczych i poziomu niezawodności. Sprawy bezpieczeństwa lotu są przecież rzeczą nadrzędną .Wymaga to utrzymywania dużej bazy badawczej, a sprawne dokonywanie prób zmusza do dokładnego programowania i bieżącej koordynacji podczas ich realizacji.

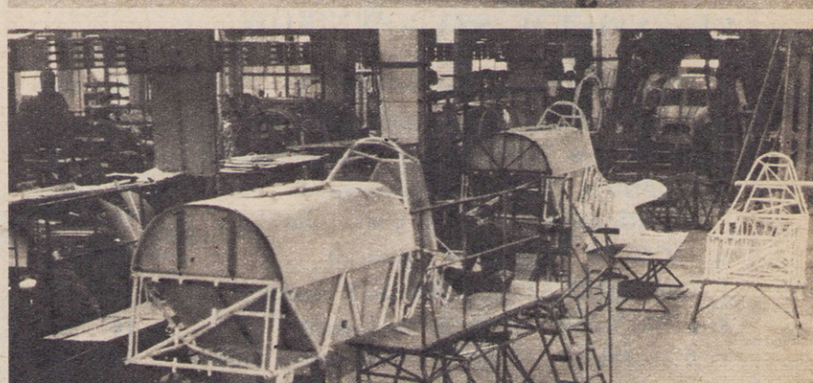
We wszystkich firmach lotniczych na świecie nakłady na rozwój są wysokie i sięgają nawet 20 proc. wartości sprzedaży. Jest to jeden z wymogów istnienia przemysłu lotniczego. Kontrola efektywności wykorzystania tych nakładów jest także istotnym przedmiotem koordynacji.

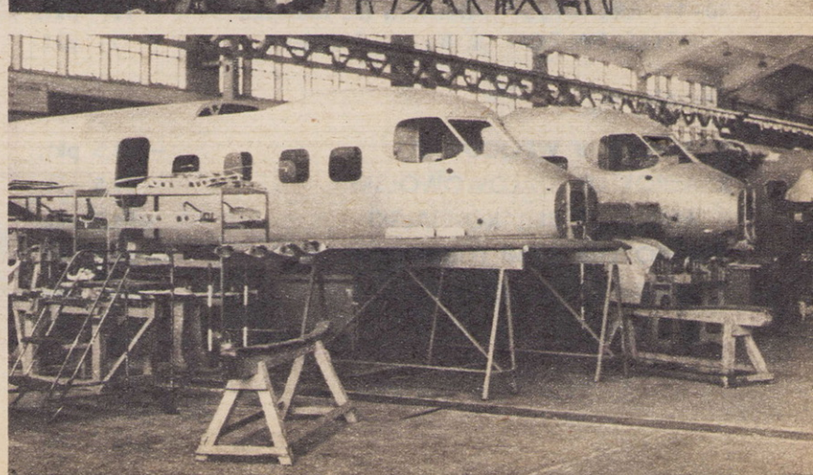
W toczącej się obecnie dyskusii na temat przyszłości struktur przemysłu w Polsce, trzeba wyróżnić specyfikę przemysłu lotniczego. Czy należy dążyć do jego dezintegracji, czy utrzymać integrację Istotne jest także stanowisko samych zakładów przemysłu lotniczego. Są one w pełni samodzielne i działają na podstawie ustawy o przedsiębiorstwach. Dyrektorzy tych fabryk, tworzący Radę — jeden z organów zarządzania — jednoznacznie opowiedzieli się za potrzebą istnienia komórki koordynującej działalność produkcyjną. Stanowisko zakładów w sprawie utrzymania integracji nie jest przypadkowe, gdyż takie rozwiązanie jest stosowane w innych krajach. Działania przemysłu lotniczego muszą być skoordynowane, a spółki na bazie prawa handlowego nie rozwiążą wszystkich problemów.

Dlatego, pamiętając zapędy likwidatorskie pod koniec lat sześćdziesiątych, opowiadam się za utrzymaniem integracji przemysłu lotniczego w Polsce.

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI







Po prawej, w kolejności: samoloty wielozadaniowe PZL-104 Wilga w hali montażowej WSK PZL Warszawa Okęcie ● Samoloty rolnicze i przeciwpożarowe PZL M-18 Dromader w hali montażowej WSK PZL Mielec ● Licencyjne samoloty pasażerskie An-28 w hali montażowej WSK PZL Mielec.

Zdjęcia: Lech Zielaskowski

ZŁOTY CUMULUS dla Stanisława Witka

BIAŁY CUMULUS dla Ilony Jaworskiej

CUMULUSOWE NIEBO dla Aeroklubu Wrocławskiego

Po raz dwudziesty czwarty

"SKRZYDLATA POLSKA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

1. STANISŁAW WITEK (A. Wrocławski)	– 56	pkt;
2. JERZY PAWŁOWSKI (A. Ziemi Lubuskiej)	– 24,5	pkt;
3. STANISŁAW STACHURSKI (A. Stalowowolski)	– 20	pkt;
4–5. JANUSZ CENTKA (A. Leszczyński)	– 18	pkt;
STANISŁAW ZIENTEK (A. Bielsko-Bialski)	– 18	pkt;
6. JACEK MARSZAŁEK (A. Gliwicki)	– 17	pkt;
7. GRZEGORZ SZCZODRAK (A. Kielecki)	– 16	pkt;
8–9. ZBIGNIEW GÓRECKI (A. Łódzki)	– 14	pkt;
BOGUSŁAW SZADKOWSKI (A. Ziemi Lubuskiej)	– 14	pkt;
10–11. ARKADIUSZ KAMIŃSKI (A. Kielecki)	– 11	pkt;
BOLESŁAW ZOŃ (A. Bielsko-Bialski)	– 11	pkt.

Zespołowo:

1. AEROKLUB WROCŁAWSKI	– 64,5	pkt;
2. AEROKLUB STALOWOWOLSKI	– 57,5	pkt;
3. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI	–54,5	pkt;
4. AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ	– 53	pkt;
5. AEROKLUB LESZCZYŃSKI	– 50	pkt.

Po raz dwudziesty czwarty z kolei publikujemy listy 10 najlepszych wyników szybowcowych roku w poszczególnych konkurencjach oraz wynikającą z nich klasyfikację pilotów i aeroklubów regionalnych. Począwszy od 1975, a więc po raz czternasty, zwycięzców w naszej klasyfikacji nagradzamy dyplomami honorowymi. Dyplom ZŁOTEGO CUMULUSA otrzymuje najlepszy pilot (pilotka) w ogólnej klasyfikacji indywidualnej, dyplom BIAŁEGO CUMULUSA — najlepsza kobieta, dyplom CUMULUSOWEGO NIEBA — najlepszy aeroklub regionalny.

ZŁOTY CUMULUS za 1988 przypadł w udziale STANISŁAWOWI WITKOWI z Aeroklubu Wrocławskiego. Wybitny pilot, aktualny mistrz Polski w klasie standard, wielokrotny rekordzista i reprezentant kraju nasze honorowe wyróżnienie zdobył po raz pierwszy. Rywali zdystansował bardzo wyraźnie, zdobywając ponad dwukrotnie więcej punktów niż drugi pilot w klasyfikacji. Wszystkie wyniki, widniejące w zestawieniach uzyskał w... Australii, podczas lotów treningowych i mistrzostw tego kraju.

Przypomnę, że poprzedni zdobywca Złotego Cumulusa Janusz Centka też większość wyników, które liczyły się w naszej klasyfikacji, uzyskał w Australii, podczas mistrzostw świata. Myślę jednak, że nasze honorowe wyróżnienie zdobyć można także na podstawie wyników uzyskanych w Polsce, tak jak bywało w przeszłości. Ale co Australia ze swoimi bardzo dobrymi warunkami termicznymi, to Australia.

Stanisław Witek jest magistrem inżynierem i pracuje we wrocławskim zakładzie PDPS PZL-Bielsko.

Zwycięzca Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera sprzed dwóch lat, Jerzy Pawłowski z Zielonej Góry i Stanisław Stachurski ze Stalowej Woli, to doświadczeni piloci, wielokrotni uczestnicy mistrzostw Polski, którzy od wielu już lat mają sporo do powiedzenia w rywalizacji o zwycięstwo we wspomnianym memoriale i naszej klasyfikacji szybowników. Tym razem okazali się najlepsi wśród pilotów, którzy swoje wyniki uzyskali przede wszystkim albo wyłącznie w kraju.

Janusz Centka z Aeroklubu Leszczyńskiego i Stanisław Zientek z Bielska-Białej należą obecnie do najlepszych polskich szybowników. Wielokrotni uczestnicy mistrzostw świata, w maju br. mają wystartować po raz kolejny w tej imprezie, obaj w klasie 15-metrowej. Sądząc na podstawie naszej klasyfikacji, w której zajęli ex aequo 4.—5. miejsce, do trudnej rywalizacji pod austriackim niebem wystartują z tej samej pozycji.

Pozostali piloci, którzy znaleźli się w czołowej dziesiątce, a właściwie jedenastce naszej klasyfikacji, Jacek Marszałek z Aeroklubu Gliwickiego, Grzegorz Szczordak z Aeroklubu Kieleckiego, Zbigniew Górecki z Aeroklubu Łódzkiego, Bogusław Szadkowski z Aeroklubu

Laureaci naszych wyróżnień, Stanisław Witek i Ilona Jaworska.
Zdjęcia: T. Chwałczyk, B. Koszewski i H. Kucharski

Ziemi Lubuskiej, Arkadiusz Kamiński z Aeroklubu Kieleckiego i Bolesław Zoń z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego to mieszanka rutyny z młodością. Są wśród nich piloci bardzo doświadczeni, ale także juniorzy. Przyjemną niespodzianką są zwłaszcza aż dwa nazwiska pilotów z Aeroklubu Kieleckiego, którego w ostatnich latach prawie nie było widać na szybowcowej arenie.

Spośród tylko czterech pań, jakie zdołały zmieścić się ze swymi wynikami w dziesiątce najlepszych wyników, najbardziej korzystnie zaprezentowała się Ilona Jaworska z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku i jej przyznajemy BIAŁY CUMULUS. Zdobyła pięć punktów w dwóch konkurencjach, w tym na długim wieloboku 500 km. Wychowanka Aeroklubu Ziemi Zamojskiej, z domu Patejuk, zdobyła nasze wyróżnienie po raz drugi; pierwszy raz — w 1986 . Ta utalentowana pilotka, po okresie szczęśliwego macierzyństwa z powodzeniem powróciła do uprawiania wyczynu szybowcowego.

CUMULUSOWE NIEBO za zwycięstwo w klasyfikacji zespołowej przypadło Aeroklubowi Wrocławskiemu. Jest to zasługa przede wszystkim Stanisława Witka. Cztery kolejne miejsca zajęły aerokluby, które od lat wodzą rej w lataniu szybowcowym, skupiające bardzo dobrych pilotów, których coraz częściej wydatnie wspiera młodzież, chociaż w różnych proporcjach.

Punkty dla AEROKLUBU WROCŁAWSKIEGO zdobyli: Stanisław Witek — 56; Grzegorz Michalski — 6,5; Anna Chrząszcz — 2.

Punkty dla kolejnych aeroklubów uzyskali:

2. AEROKLUB STALOWOWOLSKI: Stanisław Stachurski — 20; Tomasz Krok — 10,5; Stanisław Kluk — 10; Marek Piątkowski — 9; Zbigniew Chudy — 8.

3. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI: Stanisław Zientek — 18; Bolesław Zoń — 11; Krzysztof Cebo — 10; Piotr Noga — 8,5; Franciszek Kępka — 7.

4. AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ: Jerzy Pawłowski — 24,5; Bogusław Szadkowski — 14; Tadeusz Wrona — 7,5; Przemysław Wiśniosz — 6; Adam Sikora — 1.

5. AEROKLUB LESZCZYŃSKI: Janusz Centka — 18; Maciej Adamski — 8; Dariusz Zawirski — 8; Marian Duda i Mirosław Królikowski — po 6; Mariusz Poźniak — 3.

Dodać warto, że następne pięć miejsc w klasyfikacji zespołowej, ale już z wyraźną różnicą punktową zajęły: 6. Aeroklub Pomorski — 31 pkt.; 7. Aeroklub Gliwicki — 29 pkt.; 8. Aeroklub Kielecki — 27 pkt.; 9. Aeroklub Białostocki — 23,5 pkt.; 10. Aeroklub Łódzki — 23 pkt.

Wszystkim wyróżnionym w naszej klasyfikacji, a szczególnie laureatom ZŁOTEGO CUMULUSA, BIAŁEGO CUMULUSA i CUMULUSOWEGO NIEBA serdecznie gratulujemy. Dyplomy tych wyróżnień postaramy się wręczyć przy najbliższej uroczystej okazji.

Na zakończenie nieco statystyki. Łącznie sklasyfikowaliśmy 74 pilotów, w tym 4 kobiety, z 26 aeroklubów. Jest to wyraźnie więcej niż w roku poprzednim, chociaż wciąż jest zbyt dużo aeroklubów, których przedstawiciele nie zdołali się zmieścić w pierwszych dziesiątkach najlepszych wyników. Najliczniej, przez sześciu pilotów reprezentowany aerokluby reprezentowane są przez najest Aeroklub Leszczyński. Pozostałe stępujące liczby zawodników: Bielsko-Bialski, Pomorski, Stalowowolski, Warmińsko-Mazurski i Ziemi Lubuskiej — po 5; Białostocki i Mielecki — po 4; Gliwicki, Lubelski, Łódzki, Ostrowski, Szczeciński i Wrocławski — po 3; Kielecki, Robotniczy w Świdniku, Rybnickiego Okręgu Węglowego, Tatrzański i Warszawski — po 2; Krakowski, Opolski, Rzeszowski, Suwalski, Zagłębia Miedziowego, Ziemi Piotrkowskiej i Ziemi Zamojskiej — po 1.

Wszystkim pilotkom i pilotom oraz aeroklubom regionalnym dziękujemy za udział w pięknej, szlachetnej rywalizacji o nasze redakcyjne wyróżnienia. Mamy nadzieję, że ta rywalizacja jest dodatkowym dopingiem dla pilotów i aeroklubów, chlubnie zapisuje się w historii i przyczynia się do rozwoju naszego szybownictwa. Dodatkowo dziękujemy tym, którzy na naszą SP, nadesłali do redakcji najlepsze rezultaty szybowcowe.

Wszystkich — pilotki, pilotów i aerokluby regionalne — zachęcamy do udziału w tegorocznej, jubileuszowej rywalizacji o ZŁOTY CUMULUS, BIAŁY CUMULUS i CUMULUSOWE NIEBO.

HENRYK KUCHARSKI

ZASADY KLASYFIKACJI

Za 1. miejsce — 10 pkt.; za 2. miejsce — 9 pkt., za 10. miejsce — 1 pkt. Jeśli w jednym locie uzyskane zostały dwa wyniki (na przykład odległość i prędkość) i obydwa mieszczą się wśród dziesięciu najlepszych rezultatów w określonych konkurencjach liczone jest tylko osiągnięcie wyżej punktowane. O miejscu pilota w ogólnej klasyfkacji decyduje suma zdobytych przez niego punktów. W klasyfikacji zespołowej liczy się suma punktów, zdobytych przez pilotów — członków danego aeroklubu regionalnego.

10 NAJLEPSZYCH WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH 1988

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

1. Jacek Marszałek (Gliwice) — 8 778 m
2. Grzegorz Szczodrak (Kielce) — 8 428 m
3. Piotr Noga (Bielsko-Biała) — 8 178 m
4. Dariusz Gut (Szczecin) — 7 080 m
5. Marek Łozowski (Szczecin) — 7 060 m
6. Sławomir Werner (Warszawa) — 7 010 m
7. Aleksandra Pieczkin (Olsztyn) — 6 970 m
8—9. Henryk Kossakowski (Szczecin) — 6 960 m
Grzegorz Michalski (Wrocław) — 6 960 m
10. Andrzej Bobrek (Lubin) — 6 890 m

Przeciętna — 7 431 m. Najlepsza przeciętna — 8 872 m (1976).

PRZEWYŻSZENIE

1. Jacek Marszałek (Gliwice) — 6 600 m
2—3. Marek Łozowski (Szczecin) — 5 950 m
Piotr Noga (Bielsko-Biała) — 5 950 m
4. Dariusz Gut (Szczecin) — 5 720 m
5. Sławomir Werner (Warszawa) — 5 700 m
6. Andrzej Bobrek (Lubin) — 5 680 m
7—8. Grzegorz Michalski (Wrocław) — 5 650 m
Grzegorz Szczodrak (Kielce) — 5 650 m
9. Aleksandra Pieczkin (Olsztyn) — 5 630 m
10—11. Henryk Kossakowski (Szczecin) — 5 550 m
Jozefat Sewczyk (Olsztyn) — 5 550 m

Przeciętna — 5 808 m. Najlepsza przeciętna — 7 020 m (1976).

PRZELOT OTWARTY

1. Marcin Szulecki (Rybnik) — 742 km*
2. Zbigniew Górecki (Łódź) — 678 km*
3. Wojciech Więcławski (Łódź) — 570 km*
4. Grzegorz Szczodrak (Kielce) — 531 km*
5—6. Jarosław Bobin (Olsztyn) — 528 km*
Sylwin Mydlak (Olsztyn) — 528 km*
7. Stanisław Suchodolski (Nowy Targ) — 518 km*
8—9. Wojciech Misiak (Lublin) — 516 km*
Dariusz Wiśniewski (Suwałki) — 516 km*
10. Piotr Bartoszewski (Lublin) — 512 km*

* po trasie łamanej.

Przeciętna — 563,9 km. Najlepsza przeciętna — 760,4 km (1978).

DOCEL

1—2. Dariusz Głazik (Toruń) — 522 km*
Adam Wysocki (Toruń) — 522 km*

* po trasie łamanej.

Najlepsza przeciętna — 527,3 km (1971).

DOCEL — POWRÓT

1. Henryk Toboła (Piotrków) — 521 km
2—4. Maciej Adamski (Leszno) — 510 km
Arkadiusz Kamiński (Kielce) — 510 km
Dariusz Zawirski (Leszno) — 510 km
5. Mirosław Królikowski (Leszno) — 502 km
6. Henryk Koprowicz (Toruń) — 444 km
7. Zbigniew Chudy (Stalowa Wola) — 392 km
8. Grzegorz Smołka (Rybnik) — 350 km
9. Tomasz Rubaj (Gliwice) — 338 km
10. Katarzyna Błaszczyk (Łódź) — 328 km

Przeciętna — 440,5 km. Najlepsza przeciętna — 528,4 km (1975).

ODLEGŁOŚĆ PO WIELOBOKU

1. Stanisław Witek (Wrocław) — 780 km
2—3. Tomasz Krok (Stalowa Wola) — 618 km
Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) — 618 km
4—7. Piotr Dwilewicz (Białystok) — 531 km
Marian Guzowski (Białystok) — 531 km
Adam Michałowski (Białystok) — 531 km
Mariusz Siemieńczuk (Białystok) — 531 km
8. Andrzej Świst (Nowy Targ) — 529 km
9—11. Danuta Dziekan (Mielec) — 526 km
Jarosław Jamonnt (Lublin) — 526 km
Marek Łobożewicz (Mielec) — 526 km

Przeciętna — 572,1 km. Najlepsza przeciętna — 625,3 km (1981).

PRĘDKOŚĆ NA WIELOBOKU 100 km

1. Stanisław Zientek (Bielsko-Biała) — 146,15 km/h
2. Jerzy Pawłowski (Zielona Góra) — 129,09 km/h
3. Ryszard Hasiak (Mielec) — 127,66 km/h
4. Bolesław Zoń (Bielsko-Biała) — 125,88 km/h
5. Tomasz Rubaj (Gliwice) — 124,80 km/h
6. Zbigniew Dolczak (Mielec) — 122,45 km/h
7. Krzysztof Jurkiewicz (Toruń) — 122,18 km/h
8. Arkadiusz Kamiński (Kielce) — 120,00 km/h
9. Tomasz Krok (Stalowa Wola) — 118,86 km/h
10. Stanisław Całka (Ostrów) — 118,61 km/h

Przeciętna — 125,568 km/h. Najlepsza przeciętna — 130,353 km/h (1986).

PRĘDKOŚCI NA WIELOBOKU 200 km

1. Krzysztof Cebo (Bielsko-Biała) — 122,28 km/h
2. Janusz Centka (Leszno) — 122,00 km/h
3—4. Jerzy Pawłowski (Zielona Góra) — 118,83 km/h
Tadeusz Wrona (Zielona Góra) — 118,83 km/h
5. Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) — 116,72 km/h
6. Bogusław Szadkowski (Zielona Góra) — 116,57 km/h
7. Bolesław Zoń (Bielsko-Biała) — 115,47 km/h
8. Grzegorz Michalski (Wrocław) — 114,83 km/h
9. Jacek Marszałek (Gliwice) — 112,22 km/h
10. Mirosław Patejuk (Zamość) — 105,71 km/h

Przeciętna — 116,346 km/h. Najlepsza przeciętna — 121,166 km/h (1982).

PRĘDKOŚĆ NA WIELOBOKU 300 km

1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 125,10 km/h
2. Stanisław Witek (Wrocław) — 122,92 km/h
3. Stanisław Zientek (Bielsko-Biała) — 122,66 km/h
4. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) — 115,65 km/h
5. Janusz Trzeciak (Rzeszów) — 112,80 km/h
6. Janusz Centka (Leszno) — 109,60 km/h
7. Adam Krasnodębski (Opole) — 106,10 km/h
8. Edmund Janowski (Toruń) — 106,04 km/h
9. Anna Chrząszcz (Wrocław) — 105,50 km/h
10. Adam Sikora (Zielona Góra) — 105,30 km/h

Przeciętna — 113,167 km/h. Najlepsza przeciętna — 124,540 km/h (1982).

PRĘDKOŚĆ NA WIELOBOKU 400 km

1. Stanisław Witek (Wrocław) — 117,90 km/h
2. Bogusław Szadkowski (Zielona Góra) — 106,80 km/h
3. Jerzy Pawłowski (Zielona Góra) — 105,93 km/h
4. Łukasz Florkowski (Ostrów) — 99,72 km/h
5. Piotr Szczepański (Warszawa) — 97,42 km/h
6. Stanisław Całka (Ostrów) — 96,39 km/h
7. Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) — 90,47 km/h
8. Mariusz Poźniak (Leszno) — 88 30 km/h
9. Janusz Centka (Leszno) — 84,01 km/h
10. Marek Łobożewicz (Mielec) — 82,72 km/h

Przeciętna — 96,966 km/h. Najlepsza przeciętna — 119,615 km/h (1982).

PRĘDKOŚĆ NA WIELOBOKU 500 km

1. Waldemar Jaworski (Świdnik) — 107,00 km/h
2. Marek Piątkowski (Stalowa Wola) — 106,05 km/h
3. Stanisław Witek (Wrocław) — 103,62 km/h
4. Mariusz Siemieńczuk (Białystok) — 100,18 km/h
5. Przemysław Wiśniosz (Zielona Góra) — 92,54 km/h
6. Zbigniew Górecki (Łódź) — 85,86 km/h
7. Wiktor Koźlik (Ostrów) — 83,83 km/h
8. Adam Michałowski (Białystok) — 82,11 km/h
9. Ilona Jaworska (Świdnik) — 80,90 km/h
10. Marek Łobożewicz (Mielec) — 80,56 km/h

Przeciętna — 92,265 km/h. Najlepsza przeciętna — 121,411 km/h (1987).

PRĘDKOŚĆ NA WIELOBOKU 600 km

1. Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) — 101,31 km/h
2. Stanisław Witek (Wrocław) — 99,50 km/h
3. Tomasz Krok (Stalowa Wola) — 95,09 km/h

Najlepsza przeciętna — 108,93 km/h (1982).

PRĘDKOŚĆ NA WIELOBOKU 750 km

1. Stanisław Witek (Wrocław) — 94,36 km/h

PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWO-POWROTNEGO 300 km

1. Stanisław Witek (Wrocław) — 108,80 km/h
2. Mirosław Patejuk (Zamość) — 99,23 km/h
3. Zbigniew Chudy (Stalowa Wola) — 92,60 km/h
4. Zbigniew Batkiewicz (Kraków) — 90,86 km/h
5. Marian Duda (Leszno) — 90,43 km/h
6. Jacek Marszałek (Gliwice) — 86,02 km/h
7. Tomasz Rubaj (Gliwice) — 84,50 km/h
8. Ilona Jaworska (Świdnik) — 78,50 km/h
9. Krzysztof Kurczab (Gliwice) — 78,10 km/h
10. Marek Paczkowski (Olsztyn) — 76,13 km/h

Przeciętna — 88,517 km/h. Najlepsza przeciętna — 124,540 km/h (1982).

PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWO-POWROTNEGO 500 km

1. Henryk Toboła (Piotrków) — 111,24 km/h
2. Maciej Adamski (Leszno) — 99,35 km/h
3. Arkadiusz Kamiński (Kielce) — 93,78 km/h
4. Dariusz Zawirski (Leszno) — 93,58 km/h
5. Mirosław Królikowski (Leszno) — 91,27 km/h

Najlepsza przeciętna — 98,872 km/h (1982).

AEROKLUBY
nr 159

A ON DO WOJSKA...

W ubiegłym roku w 22 zakładach średnich województwa suwalskiego przeprowadziliśmy rozmowy z młodzieżą klas przedmaturalnych na temat możliwości wstąpienia do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Spotkania takie prowadziliśmy w miesiącach zimowych, niemal od początku istnienia Aeroklubu Suwalskiego, poświęcając temu zadaniu wiele energii, czasu i pieniędzy.

Zainteresowanie młodzieży lataniem na nowoczesnych samolotach odrzutowych było duże. Wielu chłopców wyrażało nadzieję, że po przeszkoleniu w aeroklubie na turnusach LPW-1 zaczną pisać swój lotniczy życiorys białymi smugami na niebie. I byłoby wszystko „na medal", gdyby nie Wojskowa Komisja Lotniczo-Lekarska w Dęblinie, a ściślej mówiąc — jej decyzje. Wiemy i nie ukrywaliśmy tego przed młodzieżą, że wymagania zdrowotne wobec przyszłych pilotów samolotów odrzutowych muszą być wysokie, ale czy aż do tego stopnia?

W ostatnich trzech latach średnio tylko 6,1 procent kandydatów na LPW-1 zostało uznanych przez WKLL za zdolnych do podjęcia studiów w WOSL. Oto jakie były nasze „nakłady" w liczbie kandydatów i jakie „zyski" dla szkoły w wyniku prowadzonej przez nas akcji rekrutacyjnej.

W 1986 odwiedziliśmy 30 szkół średnich, gdzie w spotkaniach z nami uczestniczyło 730 chłopców. Chęć wstąpienia do WOSL wyraziło 185, do WKLL skierowaliśmy 85. Za zdolnych do służby w powietrzu komisja uznała 8, czyli 9,4 procent liczby skierowanych. Za niezdolnych czasowo uznano 14.

W 1987: 20 szkół, 545 uczestników spotkań, 155 chętnych do WOSL, 92 skierowanych na badania, 7 zdolnych (4,4 proc.) i 10 niezdolnych czasowo.

W 1988: 22 szkoły, 679 uczestników spotkań, 253 zainteresowanych studiami w WOSL, 84 skierowanych na komisję lekarską, 4 zdolnych (1,5 proc.), 11 czasowo niezdolnych.

Przed skierowaniem do WKLL kandydaci byli poddani wstępnej selekcji zdrowotnej w miejscu zamieszkania. Część młodzieży nie uzyskała zgody rodziców na latanie w aeroklubie, niewielka grupa zrezygnowała ze swych aspiracji lotniczych.

Przytoczone wyżej dane jednoznacznie obrazują przydatność kandydatów LPW-1 do WOSL pod względem zdrowotnym. Jednak o wiele gorzej przedstawia się procent zdolnych do szkolenia w lotnictwie wojskowym, w stosunku do ogólnej liczby chętnych z województwa suwalskiego.

Zdjęcie: B. Koszewski

Wiadomości, jakie przywożą ci kandydaci z badań w WKLL, odziaływają negatywnie na ich kolegów, którzy zniechęcają się faktem, że „prawie nikt nie przechodzi". W ten sposób tracimy wielu kandydatów, bo około 30 procent ogólnej liczby chętnych w danym roku po prostu nie stawia się przed obliczem członków komisji lotniczo-lekarskiej, zakładając z góry, że „i tak nic z tego nie będzie".

Nasi kandydaci, udając się do Dęblina, ponoszą niemałe wydatki na wyżywienie w podróży i w czasie 2—3-dniowych badań. Dawniej WKLL zapewniała bezpłatne wyżywienie w tym czasie, teraz gwarantuje tylko noclegi w hotelu dla kandydatów do WOSL. Nie ułatwia to pozyskiwania młodzieży szkolnej, bowiem większość zainteresowanych szkolnictwem wojskowym pochodzi ze średnio lub nisko sytuowanych materialnie rodzin robotniczych i chłopskich naszego województwa, które do najbogatszych w kraju nie należy. Zresztą wielu z nich mieszka w internatach lub na stancjach, a to też niemało kosztuje ich rodziców. Aeroklub Suwalski też nie jest zasobny, więc nie jest w stanie coś tu pomóc.

Nie da się ukryć, że kwota 856 tysięcy złotych, uzyskana w 1988 za czterech kandydatów uznanych za zdolnych do WOSL, nie pokrywa wydatków Aeroklubu Suwalskiego, poniesionych na organizację spotkań z młodzieżą w 22 szkołach średnich i na szkolenie do III klasy pilota szybowcowego, przy startach na holu za samolotem. Nakłady duże — efekt mizerny. A kto wie, ilu z tych czterech kandydatów przejdzie pomyślnie wszystkie badania lotniczo-lekarskie? Może będzie tak, jak w 1987, kiedy chłopcy uznani za zdolnych w jednym roku, okazali się niezdolni w następnym...

Największą jednak stratę moralną przynoszą aeroklubowi, lotnictwu i samym kandydatom decyzje o czasowej niezdolności do służby w powietrzu. Jak wynika z orzeczeń WKLL, ponad 50 procent z nich podlega ponownemu badaniu, przeważnie z powodu nieżytu nosa, czy skrzywionej przegrody nosowej, które trzeba wyleczyć. Byli to ludzie do pozyskania, chętni do służby w lotnictwie wojskowym, ale wykończyła ich biurokracja cywilnych szpitali i ośrodków zdrowia, bo według nich zgłaszający się tam kandydaci na lotników to w większości młodzieńcy zdrowi, którym nie powinno nic dolegać.

A skąd taki czasowo niezdolny kandydat ma otrzymać skierowanie, na przykład na usunięcie skrzywienia przegrody nosowej?. WKLL pisze o takiej potrzebie w orzeczeniu, ale skierowania na dalsze leczenie nie wystawia, bo dokąd ma nieszczęśnika kierować? A może do szpitala wojskowego, najbliższego miejsca zamieszkania kandydata...

Tak się, niestety, dzieje i „czasowo-niezdolny" zawisa ze swoją skrzywioną przegrodą w próżni. Zniechęca się, traci kontakt z aeroklubem... I to są te najbardziej dotkliwe straty, które powinny być dostrzeżone przez decydentów wojskowych i pozostałe osoby, zainteresowane pozyskiwaniem młodzieży z aeroklubów regionalnych do lotnictwa wojskowego.

W związku z taką sytuacją Aeroklub Suwalski postanowił nie prowadzić w 1989 rekrutacji kandydatów na LPW-1 w szkołach średnich województwa. Jeśli ktoś zgłosi się dobrowolnie — skierujemy go gdzie należy (dotychczas uczynił tak tylko jeden uczeń klasy przedmaturalnej).

Przestawiamy się na szkolenie w ramach LPW-1 uczniów liceów lotniczych, zamierzamy w okresie wakacji przyjąć ich co najmniej dwunastu. Nie chcemy wskazywać młodzieży suwalskiej nieosiągalnych dróg do lotnictwa, wolimy przyjąć już sprawdzonych kandydatów i uczynić z nich dobrych pilotów szybowcowych, według programu LPW-1. Bo czy jest jakieś inne wyjście z tej sytuacji?

Aby przekonać się, jak faktycznie wyglądamy w WKLL w porównaniu z innymi aeroklubami, 5 września 1988 wsiadłem do Zlina i poleciałem do Dęblina. Na podstawie danych udostępnionych mi przez Wydział Rekrutacji WOSL stwierdziłem, że na ogólną liczbę 255 kandydatów LPW-1 skierowanych przez aerokluby na badania — z Aeroklubu Suwalskiego było aż 85. Niby stosunek niezły, ale wyniki wątpliwe, więc — jak się rzekło — w tym roku nikogo tam jednak nie skierujemy.

Bo po co obciążać nadmierną pracą członków Wojskowej Komisji Lotniczo-Lekarskiej? Po co kierować przed ich oblicze masę kandydatów, których uznają za niezdolnych?

Z tego wniosek, że trzeba wymyśleć lepsze recepty na pozyskiwanie do WOSL młodzieży o odpowiednim stanie zdrowia

GEDYMIN ŻYLIŃSKI

CAŁOROCZNE ZAWODY BALONOWE

Komisja Balonowa Aeroklubu PRL ogłasza Konkurs Sezonu 1989 dla pilotów balonów na ogrzane powietrze. Celem konkursu jest zaktywizowanie latania balonowego, zachęcenie pilotów balonowych do szerszego udziału i rywalizacji sportowej w różnego rodzaju zawodach, zachęcenie do bicia rekordów kraju i świata, określenie zasad klasyfikacji do balonowej kadry narodowej.

W całorocznych zawodach balonów na ogrzane powietrze można uzyskać następujące punkty: za udział w zawodach, w których liczba balonów wynosi od 5 do 10 — 1 punkt. Za zdobycie w tych zawodach 1 miejsca — 3 punkty, 2 miejsca — 2 punkty i 3 miejsca — 1 punkt. W zawodach z liczbą balonów od 11 do 20: za udział — 2 punkty, a za 1 miejsce — 6 pkt.. za 6 miejsce — 1 pkt. W zawodach, w których startuje 21 do 35 balonów: za udział — 3 pkt, za 1 miejsce — 12 pkt... za 12 miejsce — 1 pkt. W zawodach z liczbą 36 do 50 balonów: za udział — 4 pkt, za 1 miejsce — 18 pkt... za 18 miejsce — 1 pkt. W zawodach, gdzie liczba balonów wynosi od 51 do 70: za udział — 4 pkt, za 1 miejsce — 25 pkt... za 25 miejsce — 1 pkt. W zawodach liczących więcej niż 70 balonów: za udział 4 pkt., za 1 miejsce — 30 pkt .. za 30 miejsce — 1 pkt. Za każde 10 lotów wykonanych w ocenianym roku w czasie minimum 6 godzin — pilot-dowódca otrzymuje 1 punkt. Za ustanowienie rekordu Polski przyznaje się 15 pkt, a za rekord świata — 40 pkt.

Uwagi regulaminowe. Zawody uważa się za rozegrane, jeśli odbyły się przynajmniej trzy konkurencje w minimum dwóch lotach. W przypadku, gdy zawody nie zostaną rozegrane, zawodnik otrzymuje tylko punkty za udział. Drugi pilot uczestniczący w zawodach lub lotach rekordowych, otrzymuje połowę punktów zdobytych przez pierwszego pilota. Wyniki z zawodów, w których nie brał udziału autor niniejszego konkursu — trener balonowej kadry narodowej, a także potwierdzenie liczby wylatanych godzin w 1989 roku, należy przesłać do 1 grudnia br. pod adres: **Jerzy Czerniawski, ul. Dobra 10 m 55, 15-034 Białystok (tel. 41-94-84).**

Dane przesyłane pod powyższy adres powinny zawierać: oficjalną listę uczestników zawodów i oficjalne wyniki końcowe z podziałem na kolejne konkurencje.

Zamiar ustanawiania rekordów należy zgłaszać do **Wydziału Spadochronowo-Lotniowo-Balonowego Aeroklubu PRL**, który wyznaczy niezbędnych komisarzy sportowych.

Poza możliwością przyznania nagród, punkty uzyskane przez pilotów balonów na ogrzane powietrze w Konkursie Sezonu 1989 będą doliczane do klasyfikacji aeroklubów macierzystych we współzawodnictwie rocznym. Wszelkie sprawy sporne i związane z interpretacją niniejszego komunikatu rozstrzygnie Komisja Balonowa Aeroklubu PRL.

JERZY CZERNIAWSKI

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

DIAMENTOWE LOTY

Kolejene diamentowe żniwo przyniosła fala, która w końcu lutego br. wystąpiła w Karkonoszach i Tatrach.

W dniach od 23 do 28 lutego br. z lotniska w Jeleniej Górze wielokrotnie startowały Piraty i Juniory, holowane w rejony występowania karkonoskiej fali. Niektórzy piloci kilkakrotnie próbowali powodzenia. Zanim zdobyli diament, czyli przewyższenie pięć tysięcy metrów, przedtem zadowolić musieli się przewyższeniem trzy tysiące metrów do złotej odznaki szybowcowej. W sumie jednak fala w Karkonoszach przyniosła wiele satysfakcji nie tylko licznym pilotom z całego kraju, ale także specjalnie przebywającym w tym celu w Jeżowie Sudeckim szybownikom z Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Tym razem kolejne wysokościowe diamenty na karkonoskiej fali zdobyli:

— piloci NRD: Jürgen Arnhold — 5 250 m przewyższenia i 6 250 m wysokości absolutnej, Hendrik Babroth — odpowiednio 5 150 i 6 050 m, Wolfgang Berger — 5 650 i 6 300 m, Jürgen Burmeister — 5 450 i 6 750 m, Michael Koening — 5 550 i 6 200 m, Joachim Oelschlagel — 5 400 i 6 750 m, Hartmut Meyer — 5 800 i 6 800, Hendrik Scholz — 5 200 i 5 850 m, Wilfried Schubert — 5 350 i 6 050 m;

— Polacy: Jan Biskupski (Aeroklub Pomorski) — 5 100 i 6 300 m, Krzysztof Kaczmarek (A. Jeleniogórski) — 5 500 i 6 600 m, Wiktor Koźlik (A. Ostrowski) — 5 330 i 6 330 m, Piotr Krzęciessa (A. Leszczyński) — 5 700 i 6 650 m, Krzysztof Kuźmiński (A. Ziemi Zamojskiej) — 5 300 i 6 300 m, Marek Łobożewicz (A. Mielecki) — 5 300 i 6 050 m, Adam Markowski (A. Warszawski) — 5 770 i 6 770 m, Róża Stolarek (A. Ostrowski) — 5 670 m i 6 570 m, Andrzej Skrzypczyński (A. Białostocki) — 5 370 i 6 370 m, Jacek Szczołchor (A. Pomorski) — 5 250 i 6 550 m, Adam Wysocki (A. Pomorski) — 5 070 i 5 970 m.

Dla Burmeistera, Oelschlagela, Schuberta, Koźlika, Łobożewicza i Wysockiego były to ostatnie, trzecie diamenty do złotej odznaki szybowcowej. Ponadto zdobyto osiem złotych przewyższeń. Uzyskali je m. in.: Klaudiusz Kasprzak (A. Ostrowski) — 4 500 m przewyższenia, Mirosław Keller (A. Białostocki) — 4 730 m, Reinhard Metlin (NRD) — 4 750 m, Andrzej Piotrowski (A. Jeleniogórski) — 3 600 m, Marcin Szpuda (A. Warszawski) — 4 750 m.

Natomiast w dniach 24—26 lutego br. po starcie z Nowego Targu diamenty wysokościowe na fali tatrzańskiej uzyskali: Marek Dankowski (A. Ziemi Mazowieckiej) — 6 350 i 7 950 m, Kazimierz Hankus (A. Krakowski) — 5 850 i 7 150 m, Bernard Karpowicz (A. Białostocki) — 5 150 i 5 700 m, Sławomir Lubczyński (A. Ziemi Mazowieckiej) — 5 600 i 6 800 m, Tomasz Migurski (A. Gliwicki) — 5 050 i 5 650 m, Grzegorz Rząca (A. Tatrzański) — 5 300 i 5 850 m. Dla Hankusa był to trzeci diament.

Plon halnego w Karkonoszach i Tatrach był więc tym razem bogaty. Łącznie zdobyto 27 diamentów, w tym 21 na fali karkonoskiej i 6 na fali tatrzańskiej oraz 9 złotych przewyższeń, w tym 8 w Jeleniej Górze i 1 w Nowym Targu. Siedmiu pilotów uzupełniło odznaki diamentowe.

Dobrze to świadczy nie tylko o halnym i pilotach, ale także o będących w pogotowiu falowym aeroklubach — Jeleniogórskim i Tatrzańskim w Nowym Targu. Przygotowanie pilotów, a zwłaszcza organizacja latania falowego wymagają bowiem dużego wysiłku. Nie jestem w stanie ocenić, którzy pracownicy wymienionych tu aeroklubów napracowali się więcej. Można jednak stwierdzić, że więcej szczęścia do diamentowych lotów tym razem miał aeroklub spod Śnieżki.

W każdym razie gratuluję diamentów wszystkim, którzy je zdobyli i którzy się do nich przyczynili. Mam nadzieję, że gdy następny halny da znać o sobie, tak z Jeleniej Góry jak Nowego Targu wystartują licznie szybowce z pilotami, którym marzą się wysokie, diamentowe loty.

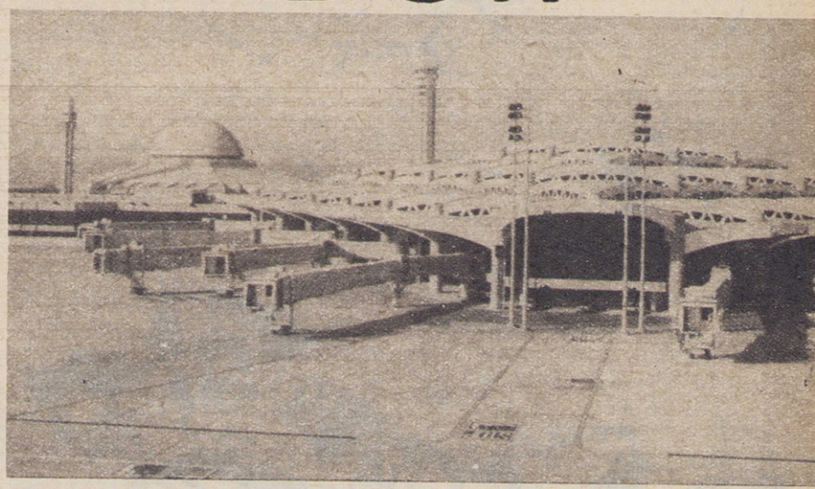
Halny

P. S. W marcu br. w Aeroklubie Jeleniogórskim do lotów falowych przygotowywało się m. in. siedmiu szybowników litewskich z Aeroklubu Wileńskiego.

PORTY dla 2 MILIARDÓW

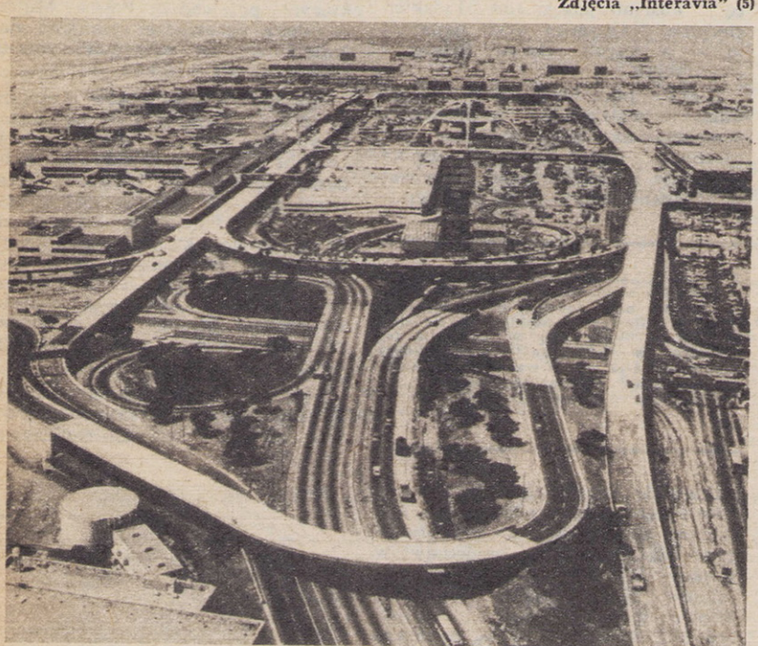
USA. Na rozbudowę lotnisk i portów lotniczych oraz ich modernizację zamierza się w Stanach Zjednoczonych przeznaczyć do końca bieżącego stulecia ponad 25 mld dolarów. Jest to program bardzo obszerny. Lotnisko i port O'Hare w Chicago ma w 1995 osiągnąć roczną przepustowość 80 mln podróżnych, koszt inwestycji 1,6 mld dolarów. Rozbudowane zostaną lotniska węzła nowojorskiego. Port im. J. F. Kennedy'ego w Nowym Jorku odprawia obecnie 30 mln pasażerów rocznie, do końca lat dziewięćdziesiątych ma jego przepustowość wzrosnąć do 45 mln osób rocznie. Tyle samo pasażerów będzie mógł do dwutysięcznego roku odprawić port lotniczy w Newark. Lotnisko Fort Lauderdale na Florydzie ma do 1995, kosztem 250 mln dolarów, powiększyć swą przepustowość do 16 mln pasażerów. W Miami wydaje się 1 mld dolarów na modernizację portu lotniczego, który do 1991 zwiększy potrójnie swą przepustowość w ruchu międzynarodowym, by móc odprawić 35 mln pasażerów. W dwutysięcznym roku port lotniczy w Miami będzie mógł odprawić 50 mln pasażerów. W Denver w Kolorado otworzy się w 1992 nowe lotnisko i port na 55 mln pasażerów, koszt inwestycji 3 mld dolarów. Dalszą rozbudowę lotniska i dworców przewiduje się także w: Atlancie, Dallas/Forth Worth, Houston, San Francisco, Los Angeles, Nowym Orleanie, Detroit, Filadelfii i Waszyngtonie.

JAPONIA zamierza wydać do końca bieżącego stulecia 20 mld dolarów na rozbudowę sieci lotnisk. Do 1993 ma być oddane nowe międzynarodowe lotnisko Kansai dla Osaki. Zbudowane na sztucznej wyspie połączone będzie z lądem



Widok ogólny lotniska i portu międzynarodowego w Los Angeles wraz z węzłem dróg dojazdowych do dworca lotniczego.

Zdjęcia „Interavia" (5)



czterokilometrowym, dwupiętrowym kolejowo-drogowym mostem. Przepustowość jego portu lotniczego obliczona jest na 25 mln podróżnych. Biorąc pod uwagę koszty budowy kompleksu lotniczego w Kansai — 6,6 mld dolarów, ma to być najdroższa inwestycja lotnictwa komunikacyjnego na świecie. Przewiduje się również rozbudowę tokijskiego lotniska Narita. Otrzyma ono dwie nowe drogi lotnicze do startów i lądowań samolotów, poszerzony zostanie dworzec lotniczy oraz zbuduje się nowe ekspresowe połączenie kolejowe z centrum miasta (64 km). Zmodernizowanych zostanie szereg innych lotnisk.

INDIE. Port lotniczy w Bombaju odprawia 4 mln podróżnych rocznie, do 1990 zwiększy swą przepustowość do 6 mln osób, a w 1995 — do 7,5 mln. W dalszej przyszłości przewiduje się budowę nowego lotniska międzynarodowego dla Bombaju. Międzynarodowy dworzec lotniczy w Delhi odprawi w 1991 ponad 4 mln pasażerów. Kosztem 61 mln dolarów przewiduje się dalszą rozbudowę, jego przepustowość ma w 1999 wzrosnąć do 7 mln podróżnych

CHINY. Lotnictwo ChRL ma do dyspozycji 90 lotnisk cywilnych dla komunikacji lotniczej, ale tylko 30 z nich może przyjmować współczesne szerokokadłubowe samoloty pasażerskie. W najbliższych latach planuje się rozbudowę portów lotniczych w Pekinie i Kantonie. W 1995 otwarte zostanie nowe lotnisko międzynarodowe w Shenzen, które w 2005 roku będzie mogło obsłużyć 4,2 mln pasażerów. Dwanaście dalszych lotnisk przekazanych przez wojsko znajduje się obecnie w stadium przystosowania dla lotnictwa komunikacyjnego.

SINGAPUR. W sierpniu br. na międzynarodowym lotnisku Changi otwarty zostanie drugi dworzec lotniczy, który podwoi dotychczasową przepustowość portu lotniczego do 20 mln pasażerów rocznie.

ALGIERIA. W porcie lotniczym Algieru buduje się nowy pawilon dworca dla ruchu międzynarodowego, którego początkowa przepustowość wyniesie 2,5 mln pasażerów rocznie; w dalszej kolejności planuje się wybudowanie dwóch pawilonów — satelitów dworca o podobnej przepustowości.

LIBIA. We współpracy z firmami z Indii buduje się dwa dalsze lotniska komunikacyjne: w miejscowości Brak — 155 km od Tripolisu i w Al Waigh — 400 km na południe od Tripolisu.

ARABIA SAUDYJSKA. Kosztem 24 mln dolarów — na lotnisku Medina i 30 mln dolarów — na lotnisku Rijad, rozbudowuje się tamtejsze porty lotnicze. W bieżącym roku oddane zostanie do eksploatacji lotnisko King Fahd, największe w rejonie Zatoki Perskiej lotnisko komunikacyjne. Jego początkowa przepustowość obliczona jest na 5 mln pasażerów, a 2000 roku — 400 tys. ton.

TANZANIA modernizuje lotnisko komunikacyjne Mwanza.

KENIA rozbudowuje lotnisko Kisumu na brzegu Jeziora Wiktoria.

ZIMBABWE kosztem 25 mln dolarów rozbudowuje lotnisko w Harare.

GABON. Władze państwowe wyasygnowały 85 mln dolarów na modernizację w ramach planu 5-letniego lotnisk komunikacyjnych w: Libreville, Franceville, Lambarene, Oyem, Port Gentil, Lastourville

BIRMA. Zawarto porozumienie z japońskimi przedsiębiorcami i bankami na wybudowanie w Rangunie nowego lotniska i portu; koszt inwestycji 250 mln dolarów, największy w historii Birmy.

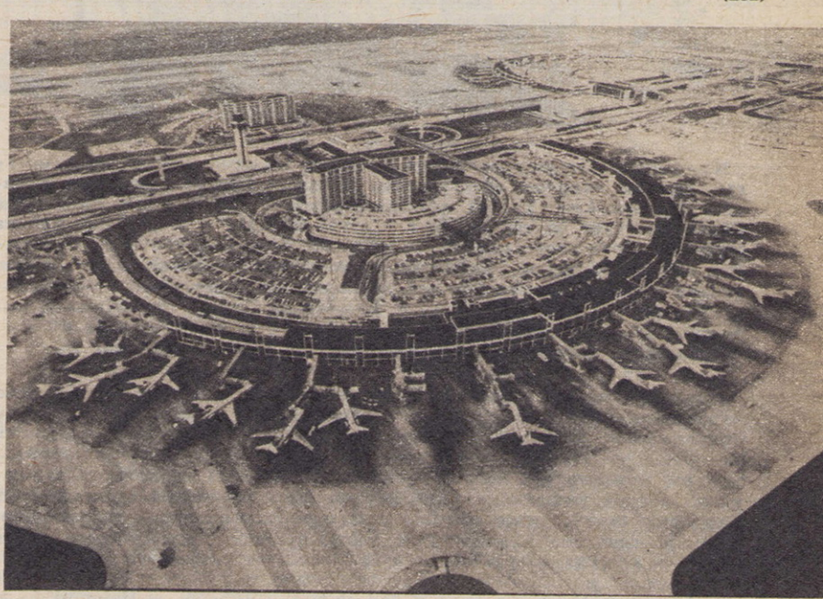
Tyle informacji o bieżących, chociaż prawdopodobnie nie wszystkich, inwestycjach w dziedzinie komunikacji lotniczej, które zaczerpnęliśmy z czasopisma „Letecky obzor" (nr 6/1988).

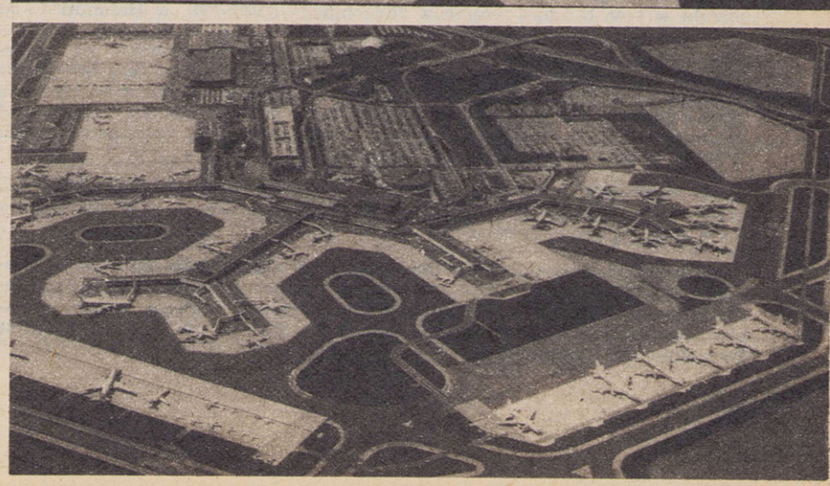
Czy wystarczy tych lotnisk, portów i dworców lotniczych dla 2 miliardów pasażerów? Trudno dziś dać jednoznaczną odpowiedź, gdyż sytuacja w dziedzinie komunikacji lotniczej jest na świecie zróżnicowana.

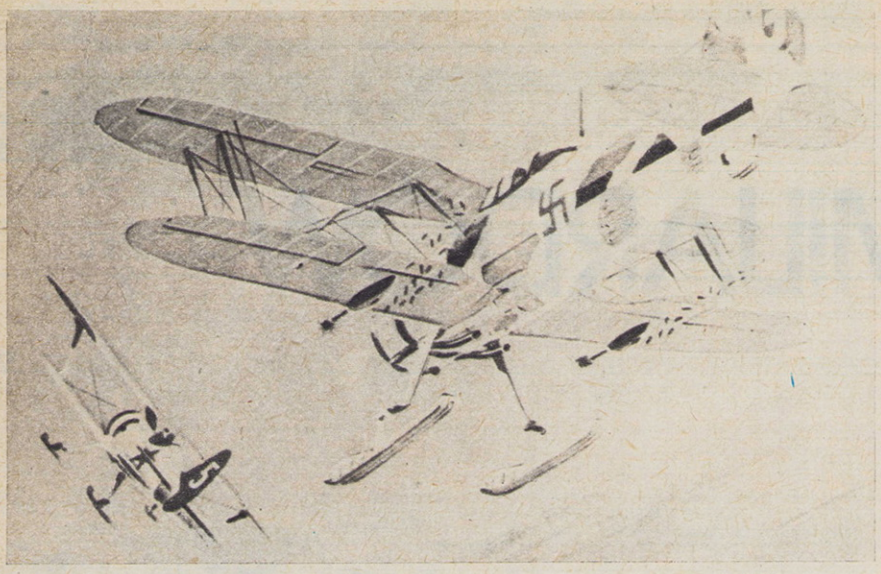
Międzynarodowa komunikacja lotnicza wkracza w ostatnią dekadę naszego stulecia z wieloma problemami do rozwiązania. Do tego tematu będziemy wracać.

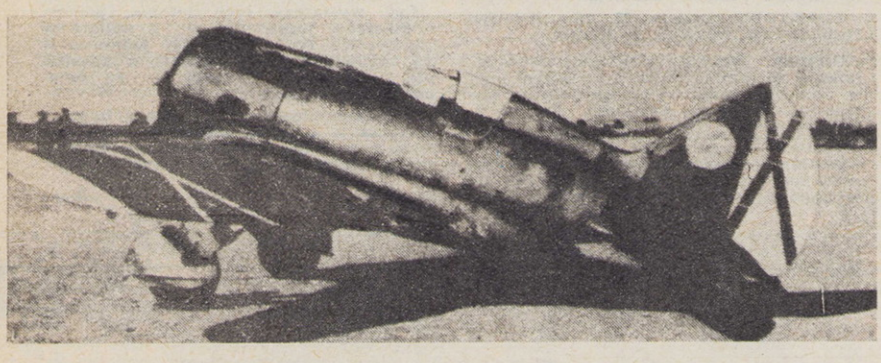
(kon)

Stylowy dworzec lotniczy w Dżakarcie (u góry przy tytule). Oryginalny, w stylu narodowym, dworzec lotniczy w Rijadzie (powyżej). Port lotniczy w Dallas/Forth Worth (poniżej). Lotnisko Shiphol w Amsterdamie (u dołu).









Po lewej: zwycięstwo pilota eskadry szwedzkich ochotników w Finlandii, por. I. Iacobi nad radzieckim myśliwcem I-15 ● Gloster Gladiator (szwedzkie oznaczenie typu: J-8) w barwach tej eskadry ● zdobyczny republikański myśliwiec I-16 w barwach hiszpańskiego lotnictwa nacjonalistycznego.
Zdjęcia: „Att Flyga Ár Att Leva" i L + K

Na rynku w Dublinie stał bęben, a dobosz angielski wybijał rytm, towarzyszący monotonnemu odczytywaniu rozkazów. Opadły powstańcze sztandary Irlandczyków. To był osiemnastowieczny Dublin, a nie Baile Atha Cliath. Nie było już zielonej Eire, a tylko Irlandia — w praktyce kolonia brytyjska. Powstańcy zaciągali się na służbę w obcych armiach za pieniądze, ale byli dobrymi i lojalnymi najemnikami. Nazywali siebie dzikimi gęsiami i była to pierwsza nazwa współczesnych najemników, których nazywano później m.in. psami wojny, żołnierzami fortuny czy dziwkami wojennym: Irlandzka nazwa odżyła w wieku XX w odniesieniu do pilotów-najemników, którymi kierują inne motywy niż wojownikami Eire.

Żołnierze najemni znani byli już w Atenach i Rzymie, a w okresie współczesnym najbardziej znanym typem wojsk najemnych jest Legia Cudzoziemska, złożona z awanturników o często przestępczej przeszłości, lecz podległa rządowi Francji, pomimo deklarowanej bezpaństwowości: ojczyzną żołnierza jest legia. Współcześnie wytworzył się nowy rodzaj najemnictwa nie związany z organizacjami typu kondotierskiego lub legii. Najemnicy tworzą swoje oddziały z zaciągu ochotniczego i wielonarodowego, przeznaczone najczęściej do jednej operacji i wynajmujące się do walki w konfliktach neokolonialnych, lokalnych zamachach stanu itp.

W Europie pilotów-najemników werbowano m. in.: we Francji — do udziału w tzw. brudnej wojnie w Indochinach (1946—54), w Holandii — do walki z oddziałami narodowowyzwoleńczymi w Indonezji (1949), w Wielkiej Brytanii — do akcji represyjnych przeciw buntującym się mieszkańcom Indii i Pakistanu (do lat 50-tych), w Belgii — w celu oderwania Katangi od Konga (1960—62), w Portugalii i Wielkiej Brytanii — do zwalczania partyzantów MPLA w Angoli i działań przeciw Gwinei, oraz w USA do interwencji w Gwatemali (1954) a także wsparcia contras na Kubie (1961) i w Nikaragui (lata osiemdziesiąte).

Grupę pilotów-najemników stanowią Skandynawowie, Niemcy, Portugalczycy, Włosi, Francuzi i Belgowie, a także Amerykanie z USA, Anglicy i kilku Polaków.

Biura werbunkowe działały najliczniej w latach 1960—80 w Johannesburgu (RPA), Salisbury (Rodezja) oraz w portach i stolicach: Belgii, Francji, Hiszpanii, Portugalii, RFN i Wielkiej Brytanii, Istnienie silnych punktów werbunkowych w Brukseli, Londynie i Paryżu nie oznacza poparcia tych stolic dla najemników.

Czasopismo „Soldier of Fortune" (Żołnierz Fortuny) — wydawane w USA dla najemników — przedstawia ich życie jako pełna przygód, a ich „pracę" jako zajęcie lukratywne. Niewiele w nim konkretów, a większość materiałów dotyczy działań lądowych. W latach sześćdziesiątych żołd podstawowy dla pilotów wynosił 2 000 dolarów USA, dla porównania w jednostkach lądowych — 375 dolarów USA, miesięcznie. Dla pilotów wypłacano dodatkowo pieniądze za każdy lot bojowy. W wypadku śmierci pilota jego rodzinie wypłacano odszkodowanie 20 000 dolarów USA i zaległy żołd.

Jak można określić tych, którzy mówią o sobie „les affreux" (przerażający)? Najlepiej charakteryzują się sami, jak jeden z pilotów amerykańskich w wywiadzie dla „The Daily Telegraph Magazine" (1974):

— Pierwszy typ napalmu nie był wystarczająco gorący. Jeśli „żółtek" był szybki i zręczny, to mógł go zdrapać z siebie. Chłopcy zaczęli więc dodawać polistyrenu. Napalm przylegał wtedy mocno, jak gówno do koca. Ale jeśli „żółtek" wskakiwał pod wodę, to napalm przestawał palić się. Dodali więc Wiliama Piotra (slangowe określenie White Phosporous czyli fosforu), żeby palił się dobrze, nawet pod wodą. Teraz spala wszystko do kości.

Wynika z tego pogodny obraz rzemieślnika lubiącego swoją „pracę", abstrahującego od ludzkich cierpień. Najemnicy użyli napalmu m. in. w Angoli, Gwinei Bissau i Mozambiku.

Kiedy piloci-najemnicy wzięli udział w walkach po raz pierwszy? Jednoznaczna odpowiedź nie jest możliwa, lecz większość źródeł wskazuje na okres wojny domowej w Hiszpanii (1936—1939). Siły republikańskie, odczuwając brak wyszkolonego personelu lotniczego, korzystały z usług pilotów-cudzoziemców, zwłaszcza gdy nacjonalistów wsparł legion Condor, złożony z pilotów faszystowskich Niemiec i Włoch. Piloci niemieccy i włoscy nie byli najemnikami — ponieważ rządy ich państw wsparły zbrojnie generała Franco — a tylko interwentami w wojnie domowej. Większość pilotów-cudzoziemców w siłach republikańskich stanowili obywatele ZSRR i USA. Jak celnie określił to Hemingway: Rosjanie walczyli za Stalina, a Amerykanie za pieniądze.

Obecność pilotów radzieckich w Hiszpanii była konsekwencją polityki ZSRR i wykonywali oni tam nadal służbę wojskową z tym, że ich samoloty nie miały oznaczeń radzieckich, lecz republikańskie — pomimo dwuznacznej sytuacji nie byli najemnikami. Piloci amerykańscy byli werbowani w zamian za wysoki żołd, lecz będąc najemnikami nie zasłużyli na dzisiejszy, pejoratywny wydźwięk tego słowa, ponieważ wielu z nich kierowało się pobudkami solidarności z republikańską Hiszpanią, głoszoną przez ówczesne fronty demokratyczne.

Także piloci szwedzcy wzięli udział w wojnie lokalnej pod znakami obcego państwa. Eskadra szwedzkich pilotów-ochotników w 1940 walczyła w Finlandii przeciwko ZSRR. Ich także trudno jedno-

DZIKIE GĘSI

znacznie określić jako najemników, ponieważ nie przestali być pilotami szwedzkich sił powietrznych, jak również prawo tego kraju nie zakazywało służby w wojskach innych państw.

W latach II wojny światowej propaganda niemiecka określała jako najemników pilotów z państw okupowanych w Europie, a służących w RAF-ie lub narodowych siłach powietrznych na terenie Wielkiej Brytanii. Jest to przykład nadużycia terminu do celów propagandowych.

Złote lata najemnictwa przypadły na okres 1960—1981, kiedy państwa afrykańskie i azjatyckie dążyły do uwolnienia się z neokolonialnych zależności. Ponieważ synteza ogólnego udziału pilotów-najemników nie jest możliwa, zobaczmy ich działanie na przykładzie kilku konfliktów lokalnych.

KONGO: lata 60-te. 24 listopada 1964 o 01:00 z bazy w Kamina wystartowały samoloty ze spadochroniarzami belgijskimi. O 04:00 dokonali oni desantu na lotnisko pod Stanleyville. W ten sposób udzielono pomocy secesjoniście Czombemu, który chciał oderwać Katangę od Konga. Belgowie po gwałtownej i krótkiej walce razem z oddziałami najemników afrykańskich opanowali lotnisko i centrum miasta. Operacja „Czerwony Smok" powiodła się. Zwolennicy Lumumby — którym przewodził Pierre Mulele — ulegli przewadze command najemników, a w pacyfikacji miasta zginęło 10 000 Afrykanów.

Powstanie zwolenników Lumumby trwało nadal i Czombe postanowił skończyć z nim operacją „Kerilis", która przewidywała m.in. desant lotniczy na Kinszasę. Przeliczył się — 30 czerwca 1967 w czasie lotu z Palma de Majorca do Ibiza samolot, którym leciał Czombe, został uprowadzony przez jego „goryla", Francuza Jeana Bodenana. Porywacz skierował samolot do Algieru. W dwa lata w więzieniu algierskim Czombe skończył życie.

Dowódcy najemników, Robert Denard i Jean Schramme zdecydowali się bez Czombego zrealizować „Kerilis" i 5 lipca 1967 zaatakowali Kisangani. Siły rządowe wyparły ich. Etiopia wysłała do Konga eskadrę odrzutowych myśliwców bombardujących wraz z załogami. Piloci wojskowi przybyli także z Ghany. Walki najemników z siłami rządowymi toczyły się wokół lotniska, aż do nocy z 12 na 13 lipca. Najemcy przebili się i w listopadzie wycofali sie do Rwandy, gdzie zostali rozbrojeni i internowani. Otoczone nad jeziorem Kivu oddziały Schramme nie doczekały się dostarczenia wodnosamolotem amunicji przez grupę Denarda. Najemnicy — głównie Belgowie i Francuzi — skapitulowali.

Do nie wyjaśnionych epizodów lotniczych konfliktu kongijskiego należy śmierć sekretarza generalnego ONZ, Daga Hammerskjölda, w katastrofie lotniczej — która prawdopodobnie — nastąpiła wskutek zestrzelenia przez niezidentyfikowany samolot odrzutowy.

NIGERIA: 1967—70. Zwerbowano najemników, głównie Francuzów, którzy wzięli udział bezpośrednio w walkach jako piloci nielicznych samolotów i śmigłowców po stronie sił secesjonistycznych w Biafrze.

Najciekawszą z tych jednostek była eskadra szwedzkiego arystokraty Carla Gustava von Rosena. Swoją „przygodę" afrykańską rozpoczął on w połowie lat trzydziestych w Etiopii, walcząc jako pilot wojskowy przeciw Włochom. W 1939 zaciągnął się jako oficer lotnictwa do Finlandii i walczył w wojnie fińsko-radzieckiej. W 1940 walczył przeciwko Niemcom w Holandii. Jednym słowem był tam, gdzie potrzebowano pilotów i raczej po właściwej stronie.

W 1945 uczestniczył w międzynarodowej pomocy medycznej dla Polski, dostarczając samolotem lekarstwa do Warszawy. Wrócił do Etiopii i pełnił tam funkcję... naczelnego dowódcy Etiopskiego Lotnictwa Wojskowego. Poszukiwacz przygód, najemnik-idealista, dla którego pieniądze nie były jedynym motywem.

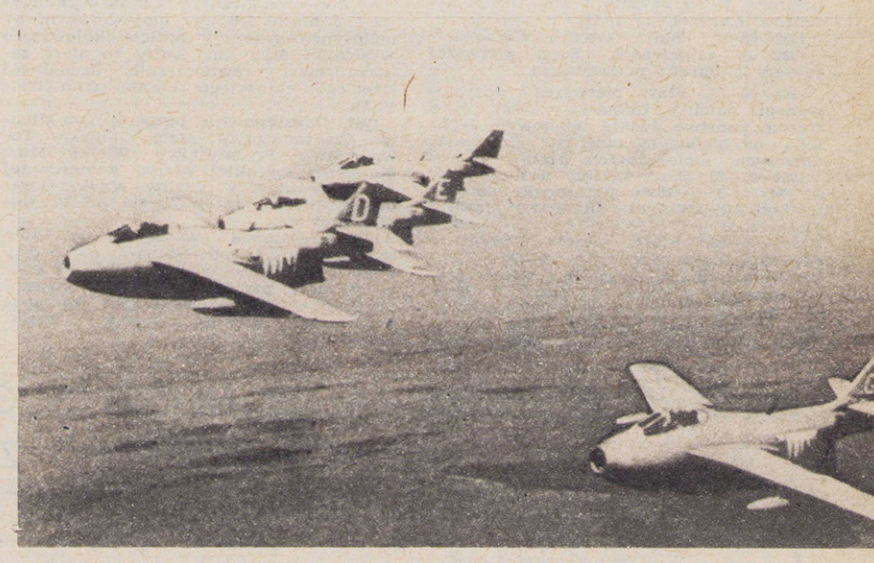
Jesienią 1968 linia lotnicza Transair zatrudniła go jako pilota. Uczestniczył w Operation Biafra's Baby, czyli akcji niesienia pomocy żywnościowej i medycznej dla dzieci biafrańskich. Władze Nigerii oskarżyły go, że pod pozorem pomocy humanitarnej dostarczał Biafrańczykom broń. Nie zostało mu to udowodnione, choć wiedziano, że większa część broni została dostarczona secesjonistom samolotami. Nie ulega także wątpliwości, że Carl von Rosen walczył następnie po stronie biafrańskiej.

Dla potrzeb sił Biafry zorganizował eskadrę lotniczą, którą dowodził. Wyposażył ją w szwedzkie samoloty szkolno-treningowe. Zostały one uzbrojone i wielokrotnie użyte do ataków na obiekty przemysłowe i oddziały federalne. Personel eskadry stanowiło kilku pilotów szwedzkich. Największe sukcesy eskadra osiągnęła w maju 1969, niszcząc samoloty nigeryjskie i rafinerie kontrolowane przez federalistów. W czerwcu 1969 jej piloci powrócili do Szwecji i nie spotkała ich kara, ponieważ — jak już napisano — prawo szwedzkie nie zabrania zaciągania się do oddziałów najemnych innych państw za granicą.

W Biafrze walczył także na czele komandosów Denard, ale sukcesów nie odniósł. Biafra skapitulowała 12 stycznia 1970.

ANGOLA: lata 70-te. Wojna o wyzwolenie z zależności portugalskiej, po rewolucji goździków, przekształciła się w listopadzie 1975 w wojnę domową pomiędzy Narodowym Frontem Wyzwolenia Angoli (FNLA) i Narodowym związkiem Całkowitej Niepodległości Angoli (UNITA) i Ludowym Ruchem Wyzwolenia (MPLA). MPLA chciało realizować przekształcenia socjalistyczne. FNLA i UNITA uzyskały poparcie RPA. Zwerbowano najemników z RPA, Wielkiej Brytanii, Francji, Belgii i Szwajcarii. Drogą powietrzną przerzucono ich do Kinszasy. W skład sił propołudniowoafrykańskich wchodziło m.in. kilka śmigłowców. Pozyskano 30 skandynawskich instruktorów-komandosów i 200 najemników brytyjskich, w tym byłych żołnierzy elitarnej jednostki śmigłowcowej Special Air Service SAS.

Słabo wyszkolone siły MPLA miały tylko jeden samolot — Douglas DC-3 Dakota — jeszcze wojennej produkcji. Jego pilot, Portugalczyk opowiedział się po stronie rządowej w listopadzie 1975 i wykonywał loty, transportując z Luandy na prowincję broń, a do Luandy żywność. Pomocą dla MPLA były dwa kubańskie An-12, które po ataku zmechanizowanej jednostki RPA wspieranej śmigłowcami, dostarczyły dla MPLA broń, mundury i instruktorów.



Eskadra szwedzkich samolotów SAAB J 29E Tunnan nad Kongiem, w ramach sił ONZ (po prawej) ● Guerrier — uzbrojona odmiana samolotu szkolno-turystycznego Socata Rally — oferowana jako samolot szturmowy państwom afrykańskim (poniżej).
Zdjęcia: „Att Flyga Är Att Leva", Avi Mag

W marcu 1976 dzięki intensywnej pomocy kubańskiej siły najemników zostały rozbite, a jednostki MPLA i kubańskie otrzymały później wsparcie samolotów myśliwsko-szturmowych. W ramach Ludowych Sił Zbrojnych Wyzwolenia Angoli (FAPLA) Kubańczycy pomogli zorganizować lotnictwo wojskowe. UNITA wciąż prowadzi wojnę partyzancką.

BENIN: 1977. W dawnej kolonii francuskiej Beninie (do 1972 Dahomej) w październiku doszedł do władzy Mathieu Kerekou. Proklamowano Ludową Republikę Beninu, uznającą marksizm-leninizm za ideologię państwową. Nacjonalizacja firm francuskich powodowała — przy poparciu emigracji dahomejskiej i francuskich służb specjalnych — próby obalenia władzy. Jedną z nich była operacja „Krewetka".

W obozie pod Marakeszem (Maroko) instruktorzy francuscy przeszkolili 13 Gwinejczyków, 11 Beninczyków i 75 Europejczyków. Oddział najemników otrzymał nazwę: Zagraniczna Grupa Interwencyjna GEI. Szczególną rolę miał w niej wygaszone. Insberg nie nawiązał łączności z wieżą kontrolną lotniska i podszedł do lądowania od strony morza. Samoloty linii Union de Transportes Aeriennes UTA, utrzymując połączenie Paryż—Kotonu, nadlatywały od strony lądu. Kontrola lotów uznała więc, że jest to samolot innych linii z awarią środków łączności na pokładzie. Kiedy dostrzeżono, że nie ma on na kadłubie znaków umożliwiających identyfikację, było już za późno. Szwed o 07:03 precyzyjnie wylądował na parkingu. Trzy grupy szturmowe najemników opanowały lotnisko i ruszyły do ataku na pałac prezydenta. Pracownikowi lotniska udało się jednak powiadomić koszary w Guezo. Oddziały wojskowe wyparły najemników na lotnisko. O 10:00 Insbergowi udało się wystartować DC-7 z niedomkniętymi drzwiami bagażowymi. Odlecieli do Gabonu lub na Wybrzeże Kości Słoniowej. Najemnicy stracili 2—10 zabitych i 9 jeńców. Najemnikami dowodził... Denard, który w 1979 został skazany zaocznie w Beninie na karę śmierci.

Próba powtórzenia podobnej akcji na SESZELACH w 1981 także nie powiodła się. Natomiast działania pilotów-najemników w NIKARAGUI nie były już zakrojone na dużę skalę i polegały na próbach dostarczenia uzbrojenia dla contras.

(CZ)

odegrać Szwed, pilot Björn Leo Insberg. Od jego umiejętności zależała pomyślność operacji. 15 stycznia 1977 z Marakeszu uzbrojeni najemnicy odlecieli na pokładzie transportowego DC-8. Po 7 godzinach lotu wylądowali we Franceville (Gabon). Zmieniono samolot na DC-7, a za jego sterami zasiadł już Leo Insberg. Miał wylądować na lotnisku w Kotonu (Benin).

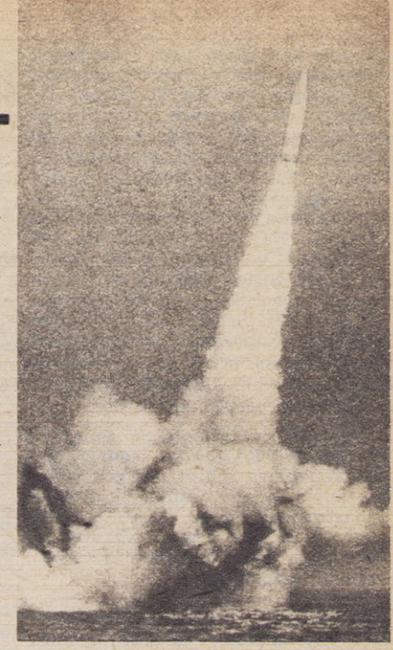
Znał je doskonale — w 1939 jako pilot Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża brał udział w akcji mostu powietrznego, niosąc pomoc ludności cywilnej w Biafrze. Tym razem zadanie było wyjątkowe. Insberg miał wylądować w Kotonu nie na pasie lotniska, a na... dużym parkingu obok zabudowań dworca lotniczego. Dawało to większe szanse najemnikom niż walka na płycie lotniska.

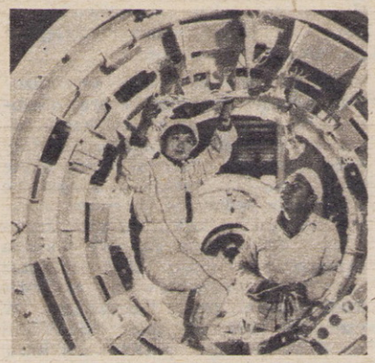
Z Franceville wystartował o 01:00, zabierając kilkanaście ton uzbrojenia i amunicji. W Kotonu nie spodziewano się rano samolotu — światła na pasach i płycie były

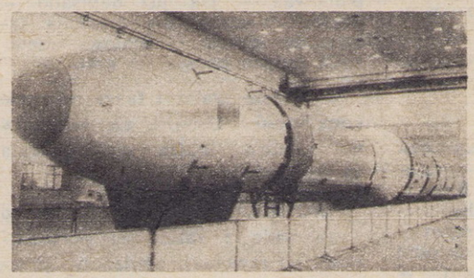
W CHINACH

2

Druga część artykułu mgr. inż. JANUSZA PERLIŃSKIEGO z SP nr 13/1989, zawierająca uzupełniające materiały zestawieniowe oraz ilustracyjne.







Start rakiety z okrętu podwodnego na Oceanie Spokojnym w 1982 (powyżej po prawej).

Zakładanie instalacji elektrycznej w rakiecie nośnej (powyżej po lewej).

Rakieta nośna Changzheng-III (Wielki Marsz-3) gotowa do transportu na kosmodrom (po lewej).

Zdjęcia: „China im Bild"

KRONIKA 1956 – 1989

1956. Organizacyjny początek przygotowań do rozpoczęcia budowy zaplecza planowanych przedsięwzięć astronautycznych.

1959. Rozpoczęcie budowy pierwszego kosmodromu Xichang.

1959. Ukazanie się czasopisma wielonakładowego „Wiedza lotniczo-kosmiczna".

1970—04—24. Start z kosmodromu Xichang rakiety nośnej z pierwszym chińskim satelitą China-1 Dongfanghong-1 („Wschód zaczerwieni się").

1971—03—03. Start satelity China-2

1975—07—26. Start satelity China-3.

1975—11—26. Start satelity China-4.

1975—12—16. Start satelity China-5.

1976—08—30. Start satelity China-6.

1976—12—07. Start satelity China-7.

1978—01—26. Start satelity China-8.

1980 — maj. Start pierwszej rakiety dalekiego zasięgu w rejon południowego Pacyfiku.

1981—09—20. Umieszczenie na różnych orbitach jedną rakietą nośną trzech satelitów China-9, 10 i 11.

1982—09—09. Start satelity China-12.

1982 — październik. Start pierwszej rakiety z okrętu podwodnego.

1983—08—19. Start pierwszego odzyskiwanego satelity China-13. ChRL jako trzecie państwo świata opanowało technikę odzyskiwania satelitów (fotozwiadowczych, biologicznych itp.).

1984—01—23. Start rakiety nośnej Wielki Marsz-3 z doświadczalnym satelitą telekomunikacyjnym China-14 (orbita eliptyczna).

1984—04—08. Start rakiety nośnej z chińskim doświadczalnym satelitą telekomunikacyjnym China-15, który stał się również pierwszym chińskim satelitą geostacjonarnym (umieszczonym na pozycji 125° dług. geogr. wsch.).

1985—10—21. Start rakiety nośnej Wielki Marsz-2 (dwustopniowej na paliwo ciekłe, użytej po raz siódmy) z odzyskiwanym satelitą do badań naukowych China-16.

1986—02—01. Start rakiety nośnej Wielki Marsz-3 z pierwszym użytkowym chińskim satelitą telekomunikacyjnym China-17, będącym równocześnie drugim chińskim satelitą geostacjonarnym (umieszczonym na pozycji 103° dług. geogr. wsch.).

1987 — sierpień. Start rakiety nośnej z dwudziestym satelitą China-20 (odzyskanym po pięciu dniach), który zawierał m.in. pierwszy ładunek komercyjny w postaci aparatury naukowej dostarczonej przez francuską wytwórnię Matra.

1988—08—05. Start rakiety nośnej z satelitą odzyskiwalnym China-21, który zawierał m.in. drugi ładunek komercyjny w postaci aparatury naukowej dostarczonej przez MBB-Erno z RFN.

1988—09—07. Start rakiety nośnej Wielki Marsz-4 z pierwszym chińskim satelitą meteorologicznym China-22 Fengyun-1 o masie 750 kg, umieszczonym na heliosynchronicznej orbicie kołowej o wysokości 901,2 km, który to start zainaugurował równocześnie działalność trzeciego chińskiego kosmodromu Taiyuan.

1988. Udostępnienie potencjalnym klientom zagranicznym przez Chińskie Towarzystwo Przemysłowe Wielki Mur, pierwszej szerokiej oferty komercyjnej rakiet nośnych z rodziny Wielki Marsz do wynoszenia satelitów na orbity wokółziemskie.

1988 — listopad. Wśród 23 satelitów wprowadzonych od China-1 na orbity było 11 satelitów odzyskanych. W końcu grudniu przybył satelita dwudziesty czwarty — telekomunikacyjny China-24 wyniesiony rakietą nośną Wielki Marsz-3.

1988/1989. Start pierwszej wysokościowej rakiety sondującej Tshiniui-i (Młoda Tkaczka), inaugurującej równocześnie działalność czwartego chińskiego kosmodromu na wyspie Hainan.

1989—01—01. Na lata 1990—1992 Australia i Hongkong zamówiły 3 starty rakiet Wielki Marsz-3 oraz 2E dla wyniesienia swoich satelitów.

RODZINA RAKIET NOŚNYCH CHANGZENG — WIELKI MARSZ UDOSTĘPNIONYCH ZAGRANICY OD 1988

Lp.				1	2	3	4	5	6
Symbol rakiety				1D	2C	2E	3	3A	4
Paliwo stopnia	I rodzaj[2/]		-	NDH+HNO_3		NDH+N_2O_4			
	I masa		t	60		60+[6/]		87	97
	II rodzaj[2/]		-	NDH+N_2O_4					
	II masa		t	12,2		12,2+[6/]		87	97
	III rodzaj[2/]		-	stałe		stałe	ciekłe: wodór i tlen		NDH+N_2O_4
	III masa		t	0,625			8,5	17,6[8/]	14,5
Dodatkowe rakiety /związane z I stopniem/ z paliwem		rodzaj	-	-		płynne		-	
		masa	t	-		4x38		-	
Przykładowe wykorzystanie do wyniesienia satelity	o masie		kg	700—750 3/ 600 4/	1600 5/	8800	1400	2500	4000
	na orbitę	wysokość	km	300	250	niska	geostacjonarna		200
		rodzaj	-	kołowa	heliosynchron.	wokółziemska	przejściowa		heliosynchroniczna
Pierwszy start			-		1982r.	w próbach	1984r.	1992r[9/]	7.09.1988r.
Starty z kosmodromu			-	Jiuquan od 1991r.	Jiuquan	Xichang			Taiyuan

1/skrót pełnej, chińskiej nazwy transkrybowanej w Pinyin : C/hang/Z/eng/

2/użyte skróty: NDH - niesymetryczna dwumetylohydrazyna

HNO_3 - symbol chemiczny kwasu siarkowego, stosowanego tu jako utleniacz

3/ N_2O_4 - symbol chemiczny czterotlenku azotu, stosowanego tu jako utleniacz

3/satelita stabilizowany ruchem obrotowym

4/satelita stabilizowany względem wszystkich swych trzech osi

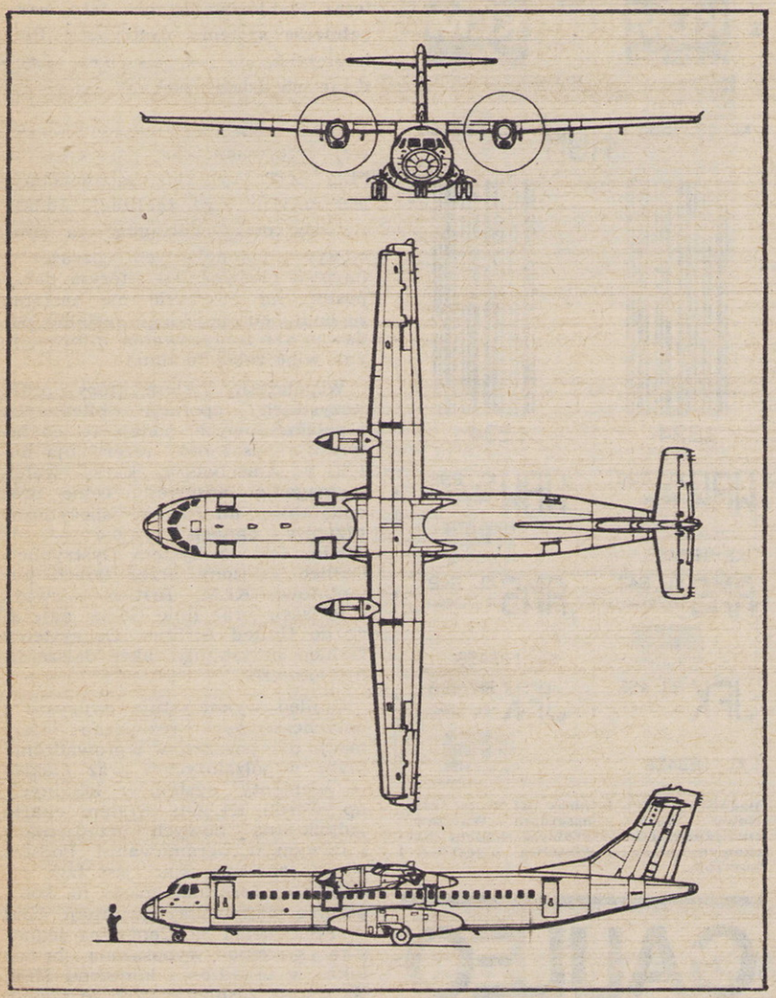
5/lub 2750kg na orbicie o płaszczyźnie nachylonej do płaszczyzny ziemskiego równika o kąt 28,5°

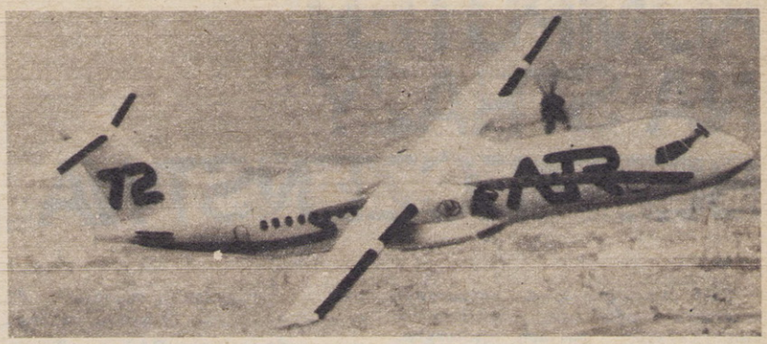
6/łącznie w I i II stopniu zwiększono masę paliwa o 94t

7/dla celów komercyjnych

8/w stosunku do rakiety "Wielki Marsz 3" zwiększono I i III a zmniejszono II stopień, przy czym masa paliwa wzrosła o 31,7t

9/w stosunku do rakiety "Wielki Marsz 2C" zwiększono I i II stopień, zwiększając ilość zabieranego w nich paliwa o 39,75t



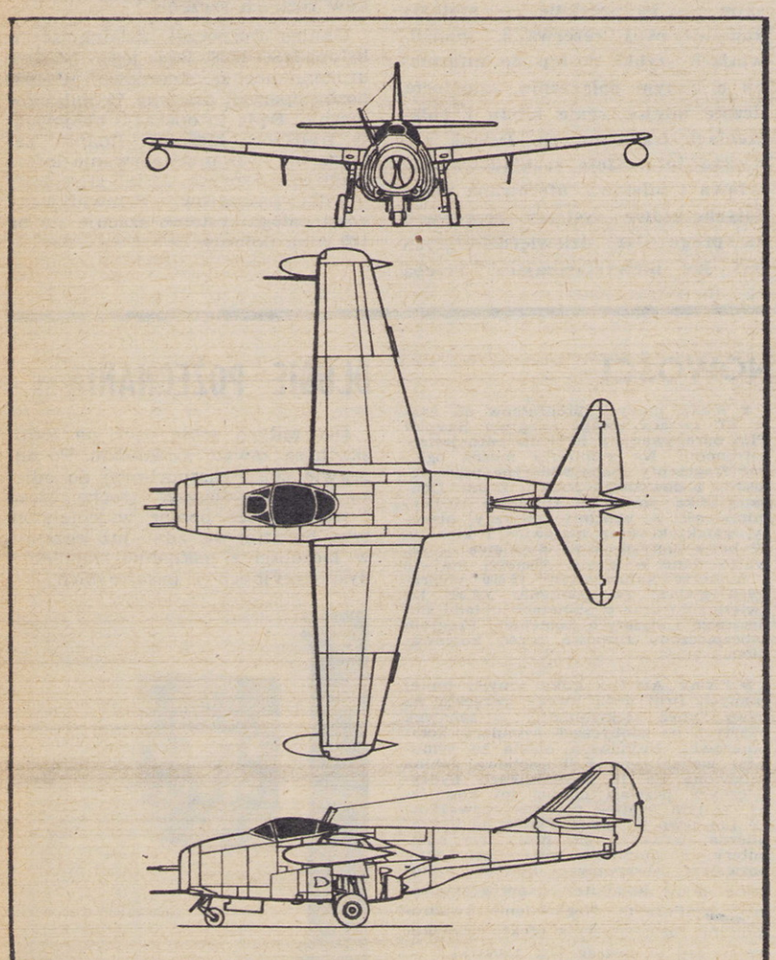


SAMOLOT PASAŻERSKI ATR 72

Włosko-francuska spółka ATR, produkująca samolot komunikacji lokalnej nowej generacji ATR 42, opracowała nowy, powiększony model ATR 72. Ma on większą rozpiętość o 2,5 m, długość o 4,47 m i wysokość o 1,2 m oraz większą masę: własną o 34,6%, startową o 37,8%, użyteczną o 51,2% oraz moc napędu o 33,3%. Prototyp został oblatany 27 października 1988, w Tuluzie. Samolot jest porównywany z samolotami BAe ATP, DHC-8 i F-50.

Samolot ATR 72 jest dwusilnikowym wolnonośnym górnopłatem z napędem turbośmigłowym i wciąganym podwoziem z przednim podparciem. Konstrukcja typu fail safe, metalowa z zastosowaniem kewlaru, nomexu i włókna szklanego oraz węglowego. Płat o obrysie prostokątnym bez skosu i wzniosu w części centralnej oraz o obrysie trapezowym w częściach zewnętrznych ze skosem krawędzi natarcia 2,5° i wzniosem 3°6'. Ma dwuszczelinowe klapy i lotki oraz spoilery. Usterzenia w układzie T, o obrysach trapezowych dzielone na stateczniki i stery. Lotki i stery z odciążeniem rogowym oraz z klapkami wyważającymi. Na krawędziach natarcia zewn. części skrzydła i usterzenia wysokości zastosowano pneumatyczne odladzacze. Kabina ciśnieniowa i klimatyzowana, z przednią i tylną przestrzenią bagażową. Z lewej strony, z przodu i tyłu kadłuba, znajdują się drzwi z integralnymi schodkami, zaś drzwi służbowe usytuowane z prawej. Na zamówienie drzwi pasażerskie mogą być zamienione na towarowe. Załogę samolotu stanowi 2 pilotów; pojemność wynosi 64 do 74 miejsc, zależnie od rozstawu foteli i wyposażenia kabiny. Podwozie wzmocniono oraz zastosowano węglowe hamulce w kołach głównych. Napęd: 2 silniki Pratt Whitney 124 o mocy po 1 700 kW, napędzają 4-łopatowe śmigła Hamilton Standard 14SF 11. Dostawy rozpoczną się w 1989, najpierw dla linii lotniczych Finnair i JAT. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 27,5 m, długość — 27,05 m, wysokość — 7,65 m, powierzchnia skrzydeł — 61 m², wydłużenie — 12, średnica śmigła — 3,96 m. Masy: własna — 12 200 kg, max. startowa — 19 990 kg, max. do lądowania — 19 900 kg, max. użyteczna — 7150 kg. Osiągi: prędkość przelotowa max. (7620 m) — 530 km/h, pułap prakt. na 1 silniku — 3 385 m, długości pasa: startowego — 1 270 m, lądowania 1 010 m.



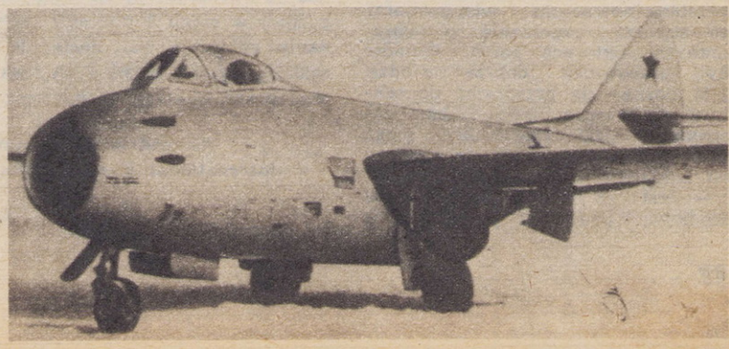
MIKOJAN/GUREWICZ MiG-9 (I-300)

Zgodnie z poleceniem Komitetu Obrony ZSRR z lutego 1945, również zespół konstrukcyjny Mikojana i Gurewicza przystąpił do opracowania odrzutowego samolotu myśliwskiego, ale w odróżnieniu od Jakowlewa (SP, 13/1939) miał to być samolot dwusilnikowy. Adaptacja smolotu tłokowego nie wchodziła tu w grę, samolot powstał więc jako konstrukcja oryginalna. Do napędu wybrano dwa silniki (poniemieckie) BMW-003, które miały być w samolotach seryjnych zastąpione wzorowanymi na nich, seryjnymi silnikami produkcji ZSRR, RD-20. Początkowej koncepcji umieszczenia silników pod skrzydłami (jak w Me 262, Ar 234 lub He 280) zaniechano na korzyść niekonwencjonalnego, ale obiecującego pod względem oporów aerodynamicznych, układu obok siebie, w przedniej części kałduba, z wylotem gazów pod tylną częścią.

Samolot oznaczony kryptonimem I-300, został zaprojektowany jako jednomiejscowy, wolnonośny średniopłat, konstrukcji całkowicie metalowej. Prosty płat o obrysie trapezowym i niewielkim wzniosie miał szybkościowe profile opracowane przez CAGI i szczelinowe klapy wyporowe. Kadłub poszerzony i pogrubiony w przedniej części, zawierającej silniki i kabinę pilota z kroplową osłoną, zwężał się w tylnej części, umożliwiając swobodny, bezpośredni wylot gazów z obu silników. Usterzenie klasyczne, wolnonośne, z usterzeniem wysokości umieszczonym nieco nad kadłubem. Podwozie zostało od początku zaprojektowane z przednim podparciem (doświadczenie z opracowania MiG-8 Utka). Główne zespoły podwozia chowały się w locie na zewnątrz, w skrzydła, a przedni — w kadłub, w komorę między kanałami wlotowymi silników. Silniki były zasilane powietrzem przez wspólny, czołowy wlot i rozwidlone kanały. Tylna część kadłuba w rejonie dysz silników była specjalnie ukształtowana w formie kila (dla rozdzielenia strumieni) i pokryta blachą żaroodporną. Dobranie właściwego kształtu tego elementu nastręczało zresztą sporo kłopotów. Uzbrojenie składało się zasadniczo z trzech działek, z tym, że w różnych wersjach samolotu ich kaliber zmieniał się od 23 aż do 57 mm! (FP).

Prototyp samolotu I-300, oznaczony F-1, z silnikami BMW-003 o ciągu 2 × 8 kN wzleciał po raz pierwszy 24 kwietnia 1946 (niemal równocześnie z Jakiem-15). W lipcu 1946 został on rozbity i pilot oblatywacz Grinczik poniósł śmierć. Próby kontynuowano na następnych prototypach, F-2, a jeden z nich wziął udział w paradzie w Tuszyno w sierpniu 1946. Wykonana w pośpiechu tzw. „zerowa" seria 10 samolotów wzięła udział w następnej paradzie, w listopadzie tegoż roku, już pod oznaczeniem MiG-9. MiG-9 w miarę dopracowywania produkowany był w kilku wersjach w niewielkich liczbach z silnikami RD-20F. Zasadnicza wersja seryjna MiG-9FR, uruchomiona w 1947, miała ulepszone silniki RD-21 (2 × 9,8 kN). Wersja ta weszła na wyposażenie radzieckich sił powietrznych. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE MiG-9FR (seria 2)(9,8 kN). Wymiary: rozpiętość 10 m, długość — 9,8 m, wysokość — 3,2 m. Masy: własna — 3 570 kg, max. startowa — 5 070 kg. Osiągi: prędkości: max. — 965 km/h, lądowania — 170 km/h, wznoszenia na 5 000 m — 2,7 min, pułap — 13 000 m, zasięg (zb. dodatk.) — 1 100 km. Na rysunku i zdjęciu: MiG-9FR.



KOMPUTER NA STRAŻY BEZPIECZEŃSTWA

Rząd federalny USA postanowił zaostrzyć środki bezpieczeństwa w amerykańskich portach lotniczych. Ma to na celu zapobieganie powietrznemu piractwu i aktom terroryzmu na pokładach samolotów. Podejmując radykalne posunięcia, rząd USA polecił, aby do 1991 zostały zainstalowane w portach o największym ruchu pasażerskim systemy komputerowe sprawdzające karty-przepustki, które mają uniemożliwić dostęp do stref zakazanych ludziom mogącym zagrozić życiu pasażerów.

Przewiduje się, że 270 portów lotniczych będzie musiało zainstalować albo systemy komputerowe, przypominające stosowane do automatyzacji prac bankowych, albo środki alternatywne. Spowodują one ograniczenie dostępu do samolotów i pomieszczeń bagażowych nawet pracownikom portów, nie mówiąc już o osobach postronnych.

Polecenie to, którego realizacja w I etapie ma kosztować 170 mln dolarów, zostało opracowane w marcu 1988 przez Federalny Zarząd Lotnictwa (FAA). Jak informuje kierownictwo FAA, po wprowadzeniu nowego systemu komputerowego, pracownikom portów zostaną wydane specjalne legitymacje w postaci kart z kodem magnetycznym, dzięki którym uzyskają oni dostęp tylko do tych sektorów portu lotniczego, w którym pracują. Karty będą tak zakodowane, że do stref zakazanych nie przedostanie się żadna osoba postronna.

Powyższa akcja została zainicjowana w wyniku katastrofy, jakiej w grudniu 1987 uległ samolot Pacyfic South-West Airlines. Jej sprawcą był pasażer (według podejrzeń — człowiek zwolniony z pracy w towarzystwie lotniczym U. S. Air), który wniósł na pokład broń palną. Podczas lotu zaczął strzelać w przedziale. Samolot w wyniku rozhermetyzowania uległ awarii. Wszyscy, którzy znajdowali się na pokładzie, ponieśli śmierć (43 osoby).

Polecenie rządu stało się jeszcze bardziej aktualne, gdy w grudniu 1988 wskutek eksplozji ładunku wybuchowego nad Szkocją rozbił się samolot PanAm, w wyniku czego zginęło 270 pasażerów. W jednym z punktów polecenia rządowego wyjaśnia się, że obecne wizytówki noszone na klapach, będące legitymacją danego pracownika, stanowią środek kontroli dopiero od momentu, gdy ten dostanie się już do strefy zakazanej. FAA zaniepokojony jest tym, że istniejący tryb umożliwia posługiwanie się podrobionymi, ukradzionymi lub przeterminowanymi wizytówkami, co stwarza zagrożenie w ochranianych sektorach portu. Ponadto byli pracownicy dobrze wiedzą, jak można się przedostać do sektora, do którego wstęp osobom postronnym jest zabroniony, mogą więc przygotować akt terroryzmu na pokładzie statku powietrznego.

— Jest to najnowszy z wielu środków, podjętych przez nas w 1988 — powiedział sekretarz ds. transportu James Burnley, nadzorujący działalność FAA. — Tragedia samolotu PanAm jeszcze raz dowiodła potrzeby jak największej czujności wobec tych osób, które w jakikolwiek sposób mogą zagrozić bezpieczeństwu pasażerów.

Wśród innych środków, podjętych w 1988, są sankcje w postaci wysokich kar, nałożonę na niektóre towarzystwa lotnicze, nie zwracające należytej uwagi na kontrolę pasażerów. Ponadto FAA wydał bardzo stanowcze polecenie, aby cały podlegający sprawdzeniu bagaż, dostarczany na pokładzie samolotów amerykańskich do USA ze 103 portów lotniczych Bliskiego i Środkowego Wschodu oraz Europy, był prześwietlany za pomocą rentgena lub rozpakowywany w celu przeprowadzenia dokładnej kontroli.

J. Burnley zwrócił uwagę na to, że kontrolowane przez komputer karty można tak zaprogramować, aby w pamięci komputera zostali zarejestrowani pracownicy, którzy usiłowali przedostać się tam, gdzie nie powinni przebywać. Komputery mogą reagować sygnałem alarmu na karty ukradzione lub zgubione, a także na te, jakie nie zwrócili zwolnieni pracownicy. Jak twierdzi FAA, nowy sprzęt, który pracuje już w kilku portach lotniczych, udowodnił wysoką efektywność i w pełni zdał egzamin.

Członkowie dyrekcji wielu towarzystw lotniczych i niektórzy pracownicy portów lotniczych wypowiedzieli się przeciwko nowemu poleceniu, powołując się m.in. na wysokie koszty instalacji i eksploatacji komputerów oraz innych nowych systemów.

FAA jednak twierdzi, że sumaryczne inwestycje całkowicie się zamortyzują, jeśli w ciągu najbliższych 10 lat zostanie zażegnany choćby jeden incydent grożący zniszczeniem samolotu i śmiercią 170 pasażerów. Nowe środki walki z terroryzmem powietrznym powinny zainstalować jako pierwsze porty lotnicze o przepustowości powyżej 25 mln pasażerów rocznie. Mają one przedstawić swoje plany najpóźniej w ciągu 7 miesięcy po wydaniu polecenia, a następnie, po zaakceptowaniu przez FAA, zakończyć prace w ciągu 18 miesięcy.

Na podstawie dziennika „International Herald Tribune"

BJW

Bagażowy bilet lotniczy KLM na trasę: Nowy Jork — Amsterdam — Warszawa. Opatrzony komputerowym kodem kreskowym ułatwia właściwą przesyłkę i kontrolę.

GALILEO

Przed kilku laty wprowadzono w światowym lotnictwie pasażerskim — powszechnie — systemy komputerowej rezerwacji, umożliwiające szybki dostęp do informacji o danym połączeniu, samolocie, liczbie miejsc, cenie biletu i połączeniach tranzytowych. Jednak powyższa informacja rozkładowa, taryfowa i biletowa, oferowana przez dotychczasowe systemy rezerwacji na progu lat dziewięćdziesiątych jest już niewystarczająca. Trzeba teraz traktować ją nie jako uzupełnienie systemu dystrybucji linii lotniczych, ale jako o s o b n ą dziedzinę ich działalności.

Nowy etap rozwoju komputerowej informacji dla pasażerów w PLL LOT był już zapowiadany, lecz termin jego realizacji oddala się, co może pociągnąć za sobą odpływ potencjalnych pasażerów naszego przewoźnika, którym dobre posiłki na pokładzie nie zastąpią zachodnioeuropejskiego systemu podawania i zobrazowania informacji. Jak więc robią to inni?

Współczesny system, który oprócz wszystkich operacji biletowych i połączeniowych, podaje to, co interesuje pasażerów: rezerwacja hoteli i samochodów, kursy walut, wymagania wizowe i celne oraz dodatkowe informacje, specyficzne przepisy danych krajów — już działa. Jest to System Dystrybucji Galileo założony przez trzech potentatów: KLM, British Airways i Swissair oraz linię Covia, należącą do United Airlines. Do systemu Galileo przystąpiły także dalsze linie lotnicze.

Galileo wykorzystuje najlepsze z dotychczasowych rozwiązań informacji dla pasażerów wprowadzonej przez współzałożycieli oraz niektóre elementy systemów lokalnych, np. Corda KLM-u. System oparto jednak na nowych urządzeniach i nowym oprogramowaniu. Podstawową jednostką sieci jest tzw. inteligentny terminal oparty na komputerze najnowszej generacji IBM — PS/2 model 50. Centralna jednostka systemu wyposażona będzie także w urządzenia koncernu IBM. Na uwagę zasługuje fakt, że system Galileo jako organizacja międzynarodowa o zasięgu światowym będzie zatrudniał tylko 370 pracowników różnych szczebli.

Galileo rozpoczął działalność w listopadzie 1988 lecz jego funkcje uruchamiane są stopniowo. W 1990 liczba operacji osiągnie 75 milionów rocznie. Będą to operacje obejmujące transport, łączność, finanse, zarządzenie oraz przekazywanie informacji dla których został stworzony — dla pasażerów. Przewidywany koszt całego systemu szacuje się na 120 mln. dolarów.

(C)

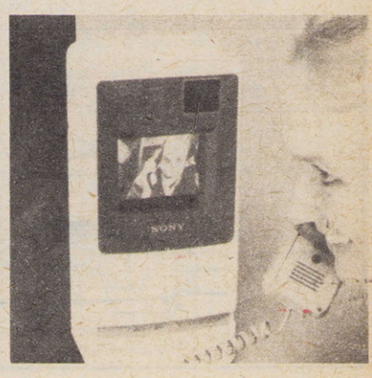
NOWOŚCI

● Wśród nowych programów na Atari ST zwraca uwagę program Skyplot Plus opracowany w RFN dla entuzjastów astronomii. Na monitorze można oglądać fragmenty nieba widoczne przez teleskop z dowolnego punktu Ziemi. Dobra grafika powoduje złudzenie trójwymiarowości — widzimy: gwiazdy, planety, galaktyki oraz mgławice i komety. W bazie danych — na dyskietce — zawarto dane o klasie, jasności, nazwie i numerze katalogowym 15 000 wybranych gwiazd (w pomieniu 300 000 lat świetlnych) oraz o planetach układu słonecznego i słynnych kometach. Program zabezpieczono firmowo przed kopiowaniem.

● Firma Atari i kilka innych mniej znanych firm dużą uwagę zwracają na nowy rynek elektroniczny — zabawek opartych na zdobyczach symulacji komputerowej. Najnowsza oferta to symulator wahadłowca. Kilkuosobowa kabina ustawiona na 18 podnośnikach hydraulicznych pozwala odczuć lot kosmiczny, w tym krótkie poczucie nieważkości! Lot trwa 10 minut. Platforma hydrauliczna sterowana jest przez trzy komputery, a monitory zastępujące okna pozwalają obserwować kosmos imitowany przez komputer z oprogramowaniem graficznym. Nagłośnienie kwadrofoniczne rozprzestrzenia efekty dźwiękowe — czy to jeszcze jest zabawka?

DŁUGIE POŻEGNANIA

Dla miłych sobie osób na lotniskach są zawsze za krótkie. Po odprawie celno-paszportowej do odlotu pozostaje jeszcze trochę czasu i wtedy może pomóc wideotelefon, tym bardziej że zdał już egzamin w łączności z pokładów samolotów dyspozycyjnych i pasażerskich.



RWD-13 i 13S

Tekst i rysunki: **TOMASZ J. KOWALSKI**

Ze sprzedanych samolotów RWD-13 najszybciej barwy zostały zmienione na czterech egzemplarzach dostarczonych Hiszpanii i użytkowanych w lotnictwie wojskowym. Stosunkowo najmniej danych jest na temat samolotów sprzedanych do państw Ameryki Południowej.

W latach 1939—1945 RWD-13 (przejęte przez państwa obce) otrzymały w większości barwy lotnictwa wojskowego oraz typowe oznakowanie przynależności państwowej. Po zakończeniu działań wojennych większość RWD-13 przemalowano na barwy cywilne i w takich barwach kilka egzemplarzy powróciło do Polski i Rumunii.

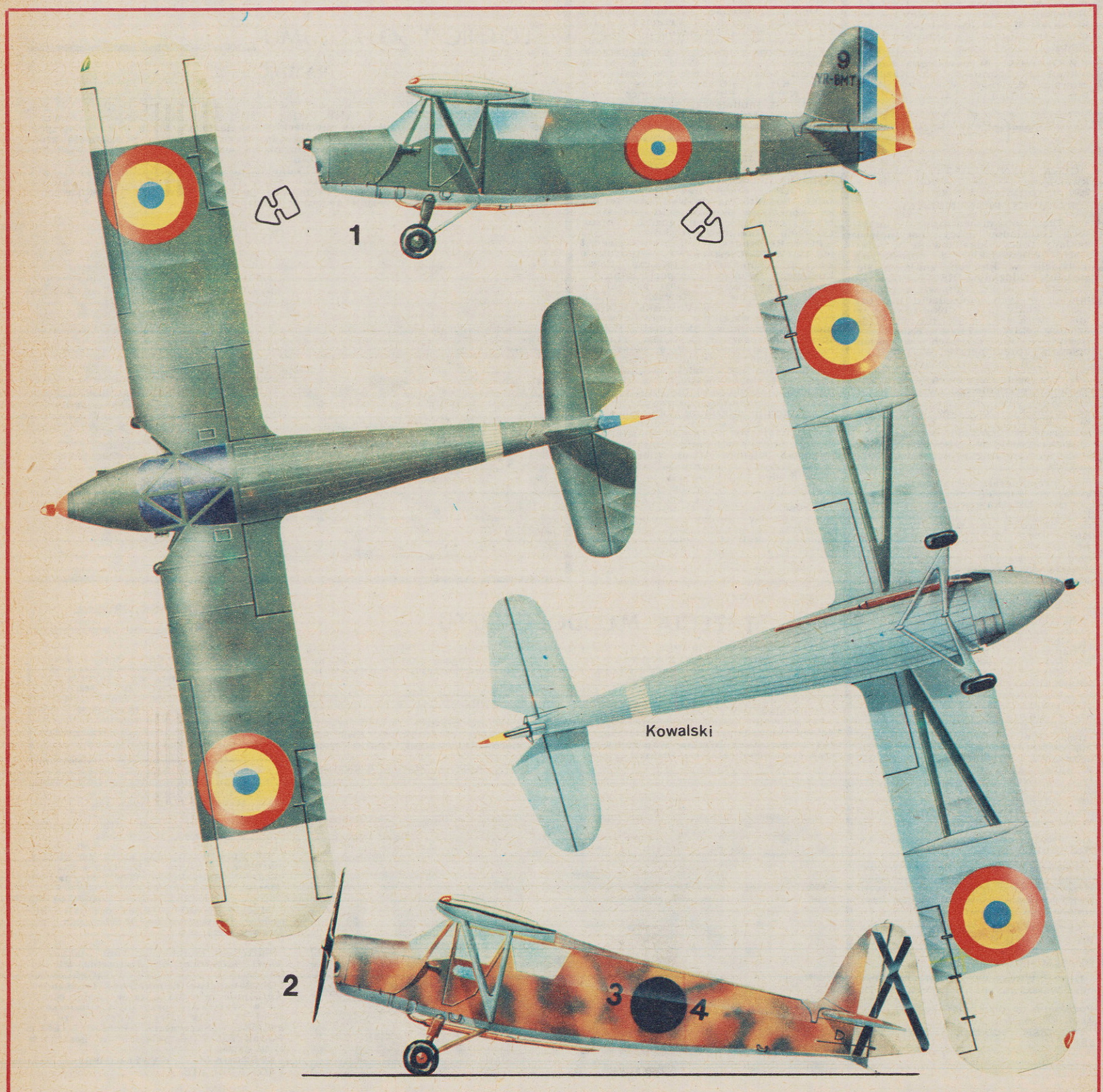
RWD-13 budowane na licencji w Jugosławii użytkowane były w lotnictwie wojskowym i cywilnym. W lotnictwie wojskowym otrzymały malowania typowe dla lotnictwa Jugosławii (jednobarwne oliwkowozielone i dwubarwne: oliwkowozielone — sjena na powierzchniach górnych i jasnoniebieskie na powierzchniach dolnych). Znaki rozpoznawcze malowane na płacie i sterze kierunku. Na kadłubach w kolorze białym lub czarnym malowano numery ewidencyjne. Na statecznikach pionowych cyrylicą malowano opis typu RWD-13. O barwach egzemplarzy cywilnych brak jest dokładniejszych danych.

Egzemplarze skierowane do badań w locie w Niemczech i ZSRR (przejęte na Łotwie, Litwie i w Estonii) otrzymały malowania i oznakowania typowe dla Niemiec i ZSRR. Z powodu braku wyraźnych zdjęć trudno jest o dokładne odtworzenie ich wyglądu. Stosunkowo najłatwiej jest odtworzyć malowanie egzemplarzy użytkowanych w Rumunii. W poprzednim odcinku tego cyklu przedstawiono malowanie RWD-13S. Obecnie prezentujemy malowanie RWD 13 w barwach Rumunii po przystąpieniu do wojny z Niemcami oraz Hiszpanii.

TABLICA BARWNA

1 — **RWD-13 w barwach lotnictwa Rumunii. Powierzchnie górne i boczne — oliwkowozielone, powierzchnie dolne — jasnoniebieskie. Na kadłubie i skrzydłach białe pasy będące uzupełnieniem znaków rozpoznawczych malowanych na sterze kierunku w formie kokard uzupełnionych pasami w barwach narodowych. Na stateczniku pionowym pod numerem ewidencyjnym 9 cywilne oznaczenie przynależności państwowej. Taki sposób oznaczeń stosowany był w Rumunii w okresie 1940—1945.**

2 — **RWD-13 lotnictwa nacjonalistycznego w Hiszpanii. Samolot w trójbarwnym malowaniu ochronnym i powierzchnie górne i boczne: ochra, brąz, oliwkowy zielony (powierzchnia dolna) — jasnoniebieskie. Oznaczenia nacjonalistyczne uzupełniały czarne pasy malowane na skrzydłach. Numer ewidencyjny w kolorze czarnym (3—4) malowany był po obu stronach czarnego kręgu na kadłubie.**



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny: JERZY R. KONIECZNY, zastępcy redaktora naczelnego: HENRYK KUCHARSKI, TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI, zastępca sekretarza redakcji: PIOTR GÓRSKI; redaktorzy: WOJCIECH J. GAWRYCH, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA, redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO; sekretariat redakcji: WANDA SZAWARSKA.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

1949 WKŁ 1989

CENA PRENUMERATY: w kraju — kwartalnie — 1300 zł, półrocznie — 2600 zł, rocznie — 5200 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto PKO BP XV O/M Warszawa nr 1658-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1989-03-23
Zam. 350. A-31.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

KLUB·ISKRA

Za skutki wynikłe z ogłoszeń w Klubie Iskra redakcja nie odpowiada.

•

Siergiej Aleksandrowicz Maś — ul. Krepaka 16—4, 322911 g. Nikopol, Dniepropietrowskaja obł., ZSRR — interesuje się modelarstwem i chciałby korespondować z kolegami z Polski i CSRS na temat modeli lotniczych i akcesoriów modelarskich.

Jan Kellner — Butovicka 656, 742 13 Studenka II, CSRS — poszukuje książek „Samoloty na których walczyli Polacy" i „Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940" z Biblioteczki Skrzydlatej Polski oraz „Samoloty II wojny światowej" (Klub 1:72 Skrzydlatej Polski).

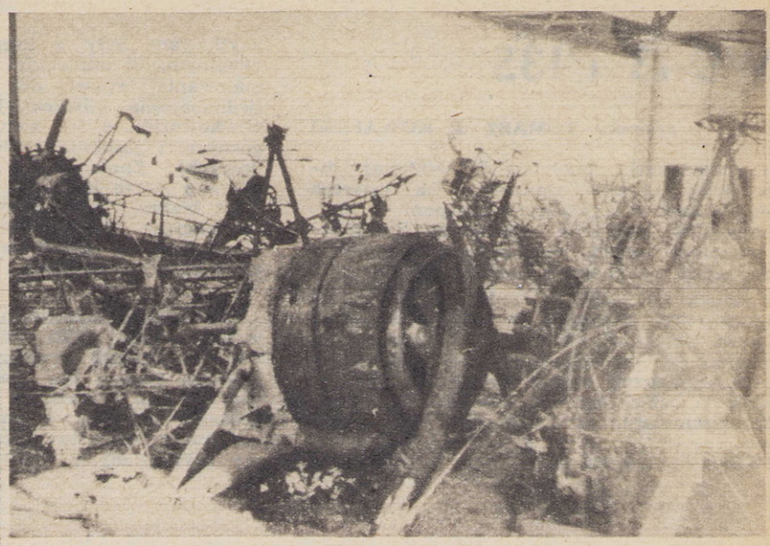
Grzegorz Cieliszak — ul. Cieszkowskiego 15/2, 85-052 Bydgoszcz — w zamian za modele firm Směr, KP i Revell oraz TBiU, MM i książki lotnicze chciałgy otrzymać powieści socrealistyczne i literaturę polityczną z lat 1945—1956 (Salin, Plechanow, A. Wyszyński, Bierut itp.).

Andrzej Tekielak — ul. Manifestu Lipcowego 17/3, 37-700 Przemyśl — poszukuje modeli (1:72) samolotów, na których walczyli Polacy podczas II wojny światowej, tomiku 9 Biblioteczki Skrzydlatej Polski, TBiU 1, 2, 22. W zamian oferuje modele w skali 1:72: firmy KP — MiG-19 i Spitfire Mk LF IXc, Novo — TBU-1 Vengennce, tomiki 40 i 42 Biblioteczki Skrzydlatej Polski, liczne MM z samolotami, komplet Lamusa 1939—1945 ze „Skrzydlatej Polski" zeszyt Klubu 1:72 Skrzydlatej Polski.

Zbigniew Włodkowski — Zastrużne, 11-533 Dąbrówka — zainteresowany jest wymianą modeli firm Novo, Novoexport, KP i Směr oraz farb modelarskich. Ponadto ma do wymiany: lornetkę, koperty z okolicznościowymi stemplami, karty pocztowe, guziki z historycznych mundurów wojskowych.

Piotr Respondek — ul. Słowackiego 8 m. 15, 42-200 Częstochowa — poszukuje książek „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej", „Polski transport lotniczy", „Lotnictwo polskie w 1939 r.", „Przegląd samolotów sportowych" „Atlas letadel" cz. 2 i 4, „Vojenska letadla" cz. 1, 4 i 5, wszelkich wydawnictw lotniczych, roczników „Skrzydlatej Polski" sprzed 1980 oraz nr. 3, 21/1981, TLiA — nr 2—4, 6, 8—10/1981, 1—7, 9, 10/1987, PM z samolotami, oryginalnych zdjęć lotniczych sprzed 1945, modeli samolotów, w skali 1:72, użytkowanych w polskim lotnictwie wojskowym 1918—1939 i współczesnych samolotów bojowych. W zamian oferuje literaturę lotniczą, liczne numery „Skrzydlatej Polski" oraz TBiU, MM, PM, zdjęcia, modele firm Novo, Směr i KP oraz polskie.

Bogdan Klekota — ul. Bieruta 106/1, 64-950 Krzyż — poszukuje nie sklejonych modeli plastykowych, w skali 1:72; samolotów: P-51 Mustang firmy Heller i F-82 Twin Mustang oraz kalkomanii francuskiej do B-25 Mitchell, także w skali 1:72. W zamian oferuje komplet oszklenia do modelu B-25, nie sklejone modele w skali 1:72 samolotów MiG-37B Ferret E, Il-2 i inne oraz TBiU.



Z LOTNICZEGO ALBUMU

PAMIĘĆ

Rafał Jabłoński z Krakowa przesłał nam dwa zdjęcia z niemieckiego albumu „Der sieg im Osten" (Zwycięstwo na Wschodzie), wydanego w Berlinie, w 1940, przez wydawnictwo Volk und Reich Verlag. Wśród setki zdjęć, mających zobrazować „rycerską postawę" żołnierzy niemieckich, znalazło się także kilka lotniczych, w tym dwa pokazujące „klęskę polskiego lotnictwa". Pierwsze przedstawia zrujnowany hangar, w którym na pierwszym planie widać szczątki samolotu szkolnego PWS-26, zniszczonego w wyniku nalotu.

Na zdjęciu drugim jest zestrzelony samolot polski, prawdopodobnie PZL 23A Karaś. Zwraca uwagę rogowe wyważenie steru. Oba tendencyjne zdjęcia publikujemy, przypominając, że kwiecień to miesiąc pamięci o stratach ludnościowych i materialnych Polski w II wojnie światowej. (C)

TRZECIA MŁODOŚĆ LOTU

Na jubileusz 60-lecia PLL LOT istniejący w przedsiębiorstwie zespół muzyczny nagrał w Studio PRiTV piosenkę-przebój pt. „Trzecia młodość LOTU". Słowa napisał znany kompozytor **Jacek Cygan**, natomiast autorem muzyki jest członek lotowskiego zespołu **Witold Marton**.

Zespół muzyczny istnieje w PLL LOT od 2 lat, wykonuje muzykę taneczną i rozrywkową, odpowiednio do charakteru imprez organizowanych przez polskiego przewoźnika lotniczego.

Na zdjęciu: Zespół Muzyczny PLL LOT (od lewej do prawej): **Witold Matron** (gitara, wokalista), **Marian Świerczek** (syntezator, organy elektronowe), **Ewa Florek** (wokalistka), **Marian Kopczyński** (perkusja, kierownik zespołu), **Andrzej Tomczak** (akordeon), **Mariusz Starzyk** (gitara basowa).

Zdjęcie: Marian Kopczyński

OGŁOSZENIA DROBNE

FUTABA TO PEWNOŚĆ I ZAUFANIE. APARATURY RC W PAŚMIE 35 MHz ZA ZŁOTÓWKI NA RACHUNKI W „MODEL INFO CENTRUM", WARSZAWA, TEL. 35-56-87. 08:00—10:00 i 19:00—21:00

(Ogł. nr 1)

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników samolotów, wiatrakowców. Wrocław 11, skrytka 105.

(Ogł. nr 2)

Silnik do Messerschmitta i Spitfire kupię. Warszawa, tel. 46-09-84.

(Ogł. nr 27)

Odstąpię wycinanki, ksero samolotów, okrętów, czołgów. Koperta + znaczek. Andrzej Haliński — 82-103 Stegna, ul. Morska 16.

(Ogł. nr 33)

Modele NOVO i inne sprzedam. Mirosław Ożarowski — 91-002 Łódź, ul. Drewnowska 10/5.

(Ogł. nr 34)

Sprzedam motolotnię. Toni Plachta — 40-661 Katowice, ul. Jastrzębia 8/1.

(Ogł. nr 35)

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uprzejmie informują, że w swoim ośrodku w Warszawie, przy ul. Kazimierzowskiej 52, mają zaległe egzemplarze tygodnika „Skrzydlata Polska", które można nabyć na miejscu, w godzinach 11:00—16:00.

SPRZEDAŻY WYSYŁKOWEJ NIE PROWADZI SIĘ.

W RUMUNII

Każdy kraj poszukuje dróg skutecznej powszechnej, czyli masowej, politechnizacji młodzieży. W miarę posiadanych materiałów ukazujemy je w SP. Tym razem przedstawiamy metodę stosowaną w Rumunii w ośrodkach młodych techników, a więc związanych ze szkolnictwem podstawowym i średnim.

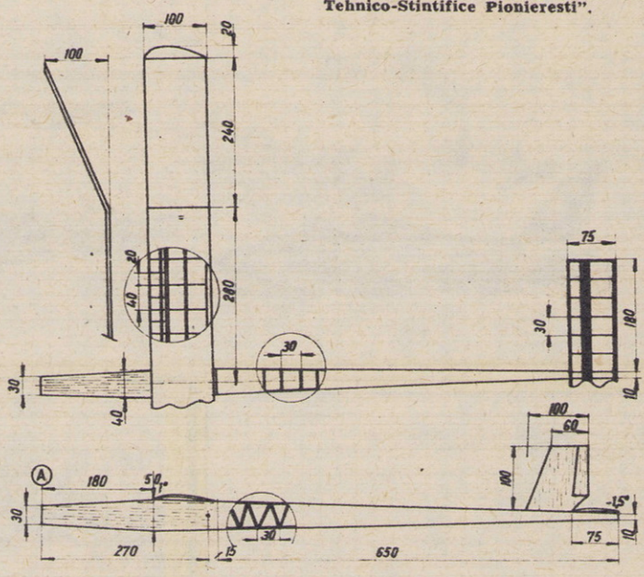
Modelarstwo wszelkiego rodzaju jest tam traktowane jako jedna z wielu form eksperymentu naukowo-technicznego. A więc modele latające: szybowce szkolne i proste zawodnicze, gumówki i najprostsze modele do akrobacji na uwięzi (z silnikiem 2,5 cm³) znajdują się programowo obok modeli pływających, samochodowych, radioelektroniki, łączności radiowej (radiofonia i radiotelegrafia), elektrotechniki, automatyki, energetyki, astronomii oraz chemii doświadczalnej (analitycznej, biologicznej, medycznej, rolniczej, żywieniowej).

Zwraca uwagę nasycenie modelarstwa techniką zdalnego sterowania. Zastosowane przyrządy półprzewodnikowe — diody, tranzystory, układy scalone — są produkcji rumuńskiej. Niemal każdy temat, oprócz części rysunkowo-opisowej, ma wsparcie teoretyczne z przykładami podstawowych obliczeń. Tematy modelarstwa lotniczego są uzupełnione wyborem kilkunastu profili: klasycznych w rodzaju Goe-508, Clark, NACA 6409 oraz bardziej nowoczesnych NACA 63A, Abrial, Borge ze współrzędymi, zaleceniami właściwej liczby Re, wydłużenia i wyważenia. Przykładowo na 178 stronach poradnika dla kół młodych techników można znaleźć ponad sto tematów prac. Czasopismo „Sport si Tehnica" dla modelarzy sportowców zajmuje się przede wszystkim makietami oraz osiągnięciami w skali kraju, Europy, świata.

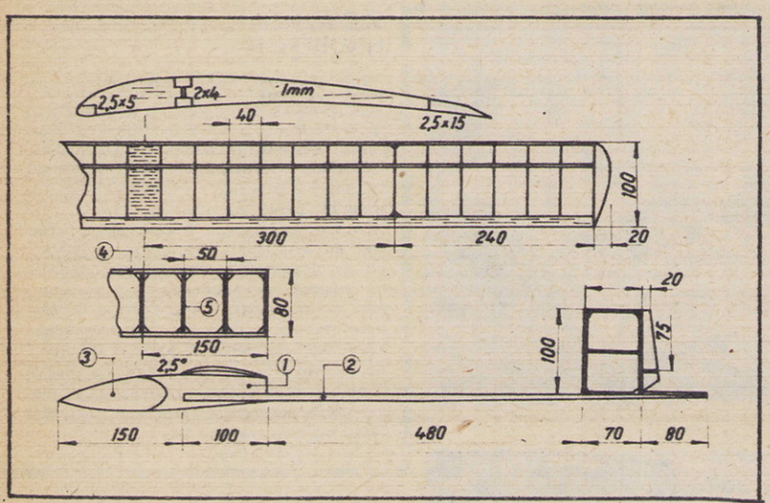
A oto przegląd wybranych modeli latających zalecanych dla młodzieży szkolnej w Rumunii.

(JW)

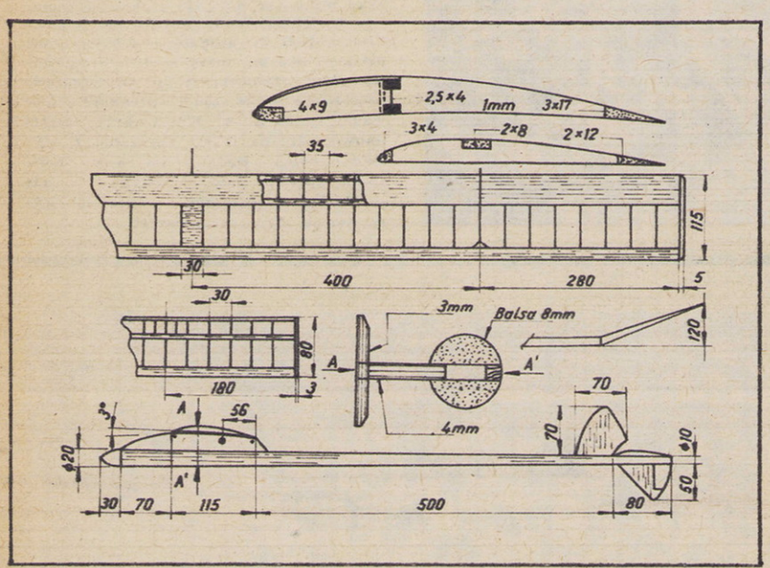
Rysunki według: „In Sprijimul Creatiei Tehnico-Stintifice Pionieresti".



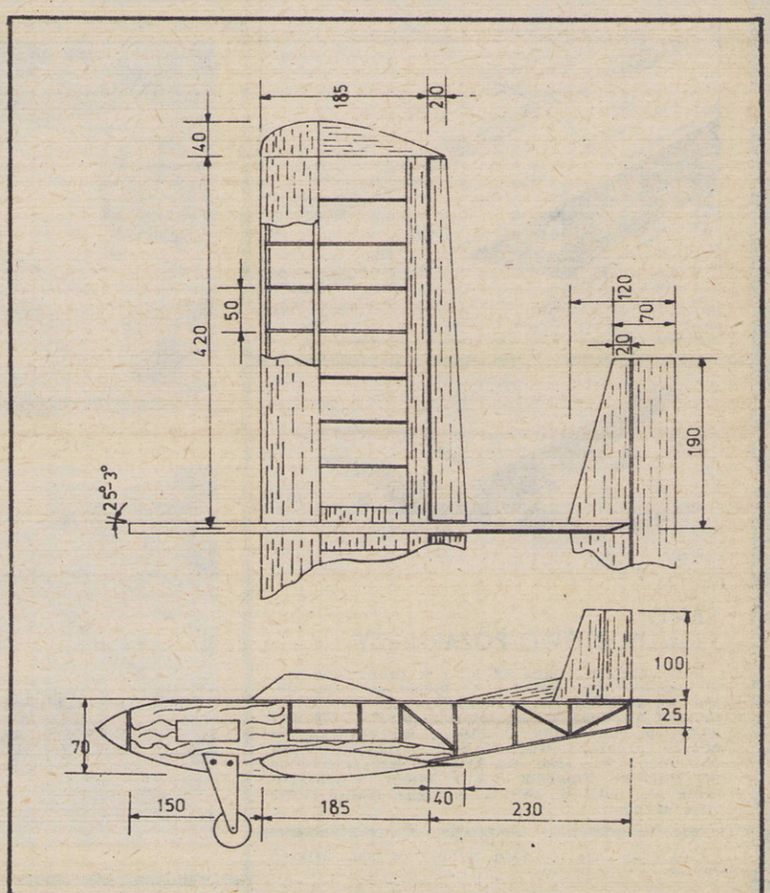
Model z napędem gumowym Briza. Konstrukcja balsowo-sklejkowo-sosnowa. 6 pasm gumy 1×6 mm (masa max. 10 g). Śmigło z balsy 3 mm (450×600 mm). Wolny bieg; podkładki z teflonu. Profile płata i stateczników wklęsło-wypukłe (10%). Pow. nośna — ok. 14 dm². Masa całkowita — ok. 85 g.



Model szybowca szkolnego Pionier. Konstrukcja balsowo-sklejkowo-sosnowa. Stateczniki — płytki płaskie. Wznios 8°. Pow. nośna — ok. 13,4 dm². Masa całkowita — ok. 140 g. Model dla uczniów w drugim roku szkolenia. Spełnia wymagania konkursu dla młodych techników, aż do zawodów centralnych.



Model szybowca klasy A1 Ajax. Konstrukcja balsowo-sklejkowo-sosnowa. Kesón z balsy 1 mm. Pow. nośna — ok. 14 dm². Masa całkowita — ok. 240 g.



Szkolny model do akrobacji na uwięzi. Konstrukcja balsowo-sklejkowo-sosnowa. Profil płata symetryczny dwuwypukły 10%. Silnik 2,5 cm³. Zbiornik paliwa ok. 50 cm³. Pow. nośna — ok. 22 dm². Masa całkowita — ok. 500 g.

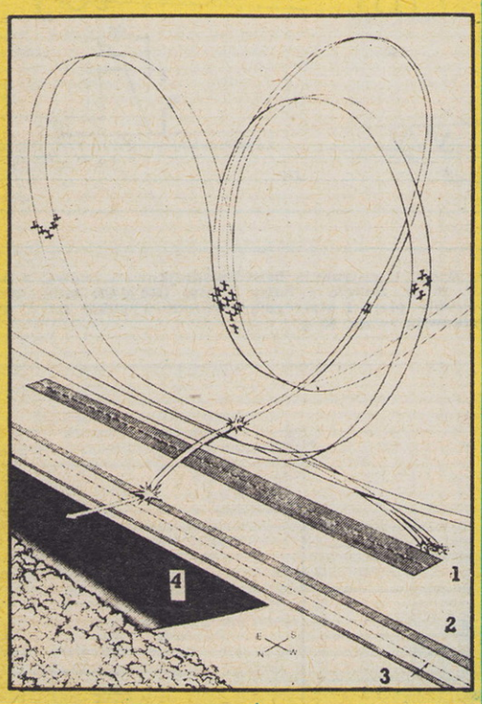
BIULETYN

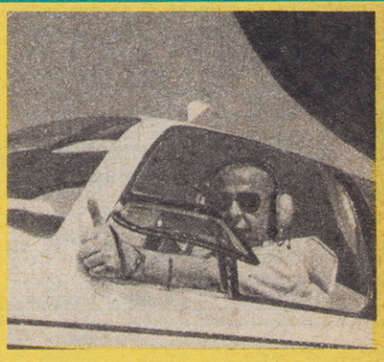
W styczniu Wydział Modelarstwa Lotniczego i Kosmicznego Aeroklubu PRL wydał dwa nowe biuletyny. Pierwszy z nich obejmuje całokształt wiadomości niezbędnych do działalności modelarskiej w bieżącym roku. Znajdujemy tam: kalendarz imprez krajowych i zasady zaopatrywania modelarstwa w materiały i sprzętu, plan udziału w imprezach za granicą, skład kadry narodowej, grupy szkolenia centalnego i kolegium sędziowskiego, kalendarz zawodów międzynarodowych FAI, regulamin współzawodnictwa o tytuł najlepszej modelarni (klubu) roku 1989 w aeroklubie regionalnym. Drugi biuletyn zawiera kalendarz imprez modelarskich aeroklubów regionalnych w 1989.

(bg)

ZDJĘCIE ROKU

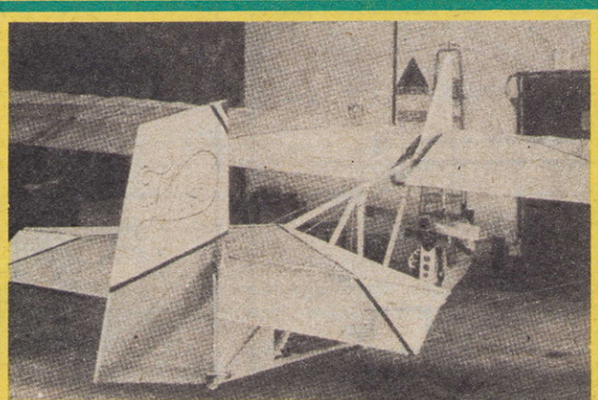
Przyznanie w lutym 1989 na dorocznej wystawie fotografii prasowej w Amsterdamie World Press Photo 1988 pierwszej nagrody w kategorii ważnych wydarzeń na zdjęcie „Katastrofa samolotowa w Ramstein" przypomniało to dramatyczne wydarzenie. Na rysunku pokazujemy przebieg wypadku. Na dwa samoloty wpadł trzeci (solista) z dziesięciosamolotowego włoskiego zespołu akrobacyjnego Frecce Tricolori, który w tym czasie tworzył cztery elementy pokazowe na samolotach MB-339 PAN. W wielkiej bazie lotnictwa amerykańskiego i NATO w Ramstein w RFN pokazy oglądał 1988-08-28 tłum publiczności. W wyniku wypadku zginęło 42 (lub 49 osób), a 200 zostało rannych. Piloci, którzy zginęli, mieli 31—41 lat i 1 600 do 3 900 h lotu za sterami samolotów odrzutowych. Prędkość lotu przekraczała 630 km/h. Upadek jednego z samolotów uszkodził śmigłowiec UH-1 oraz zranił jego pilota. Oznaczenia: 1 — pas startowy, 2 — droga dojazdowa, 3 — ogrodzenie ochronne, 4 — publiczność.





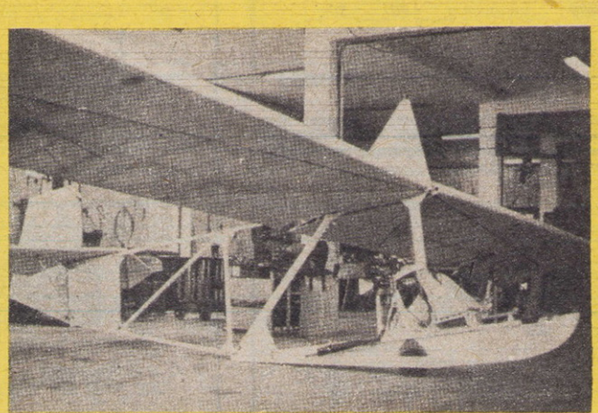
SŁOWEŃSKI LINDBERGH

Tak jest nazywany Jože Udovič (51), który w 1988 przeleciał samotnie na jednosilnikowym samolocie Bonanza trasę 13 500 km z Napa w Kalifornii (USA), przez kontynent północnoamerykański, Labrador, Grenlandię, Goos Bay, do Islandii (lądowanie w Reykiaviku), a stamtąd przez Szkocję do Francji (lądowanie w Paryżu), i dalej przez Włochy do Portorož i Ljubliany w Słowenii w Jugosławii. Wyczyn miał znaczny rozgłos na Zachodzie. Lot przebiegał na wysokości 3 000—3 500 m z wykorzystaniem systemu nawigacyjnego Loran-C oraz NDB i ADF. Zezwolenie na przelot było uwarunkowane posiadaniem wyposażenia radionawigacyjnego, kwalifikacjami i stanem zdrowia pilota, zapasem paliwa itd.



SAMOLOT TRANSPORTOWO-POŻARNICZY

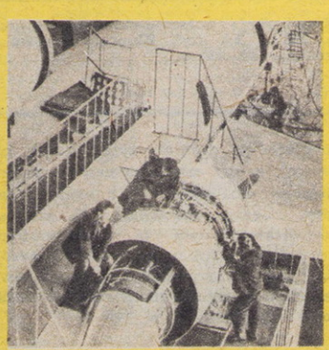
Coraz częściej znane od lat i wypróbowane małe samoloty transportowe są ulepszane przez dobudowę pojemników podkadłubowych. Na zdjęciu samolot MacAvia-748, ze zbiornikiem dla 7 570 dm³ wody, przebudowany w 1988 z brytyjskiego samolotu turbośmigłowego BAe-748 (Avro-748, HS-748) oblatanego w... 1960. MacAvia-748 jest samolotem pożarniczym. Zbiornik ma 8 komór. Przekształcenie samolotu w zwykłą odmianę transportową trwa 45 min.



LATAJĄCY ZABYTEK

Włoski inżynier zbudował amatorsko jednomiejscowy motoszybowiec Zefiro-940 z silnikiem dwusuwowym KFM o mocy 22,1 kW (30 KM) i śmigłem pchającym. Jako płatowiec posłużył szybowiec Zoegling z okresu międzywojennego. Rozpiętość — 11,22 m, długość — 6,20 m, pow. płata — 16,2 m², masy — 115/210 kg, doskonałość szybowcowa — 14, prędkość przelotowa — 70 km/h, prędkość lądowania — 30 km/h. Konstrukcja została unowocześniona i jest mieszana, z użyciem duralu. Dodano też koło. Zefiro-940 świetnie lata. A gdyby i u nas spróbować przekształcić w motoszybowce dawne szkolne szybowce?

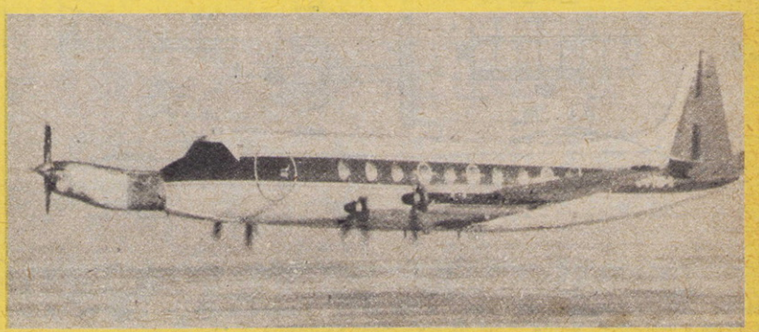
Fragment hali montażu samolotów pasażerskich Jak-42.



W WYTWÓRNI JAKÓW-42

PIĘCIOSILNIKOWY

Zbieraczy ciekawostek lotniczych na pewno zainteresuje pięciosilnikowy turbośmigłowy samolot Viscount. Służy on jako latająca hamownia silników kanadyjskiej wytwórni Pratt Whitney Canada. Tym razem piątym silnikiem był PW-115 o mocy startowej 1 104 kW i masie 381 kg.



Zdjęcia i rysunki: „Air et Cosmos", „Junyj Tiechnik", „Krila", „Volo a Vela", archiwum.

SP